

ÅRSREDOVISNING

2015-01-01--2015-12-31

för

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Årsredovisningen omfattar:	Sida
Förvaltningsberättelse	1
Resultaträkning	3
Balansräkning	4
Rapport över förändring i eget kapital	6
Noter	7

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

ÅRSREDOVISNING FÖR BRÄNNBACKEN ÅTERVINNING AB

Styrelsen och verkställande direktören för Brännbacken Återvinning AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2015-01-01--2015-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Verksamhetens art och inriktning

Brännbacken Återvinning AB ingår i Ragn-Sellskoncernen och bedriver verksamhet inom miljövårdsområdet med tyngdpunkt på drift av Brännbackens avfallsbehandlingsanläggning.

Bolaget har inga egna anställda. Verksamheten bedrivs med underentreprenörer.

Ägarförhållanden

Bolagets säte är i Österåkers kommun, Stockholms län. Bolagets ägs till 90,1% av Ragn-Sells AB, organisationsnummer 556057-3452, med säte i Stockholms kommun, resterande 9,9% ägs av Österåkers kommun.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Arbetet med att sluttäcka deponin har fortsatt under 2015. Deponin beräknas vara sluttäckt vid utgången av 2016.

Utveckling av verksamhet, ställning och resultat

(Tkr)	2015 ⁽²⁾	2014 ⁽²⁾	2013 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	2011 ⁽²⁾
Nettoomsättning	4 702	3 230	4 927	8 971	23 215
Rörelseresultat	-532	-1 139	-1 221	-812	12 737
Resultat e. finansiella poster	-534	-994	-1 033	-313	13 176
Balansomslutning	22 565	39 536	45 880	48 900	58 830
Soliditet ⁽¹⁾	6,5%	3,7%	3,2%	3,0%	2,5%

⁽¹⁾ Justerat eget kapital / Balansomslutning. Med Justerat eget kapital avses eget kapital + obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatteskuld.

⁽²⁾ Från och med 1 januari 2013 tillämpar företaget BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning ("K3"). Jämförelseåret 2012 har omräknats i enlighet med K3. Omräkning av tidigare år har ej skett. Tidigare tillämpade företaget Årsredovisningslagen samt allmänna råd och rekommendationer från Bokföringsnämnden och FAR.

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Förslag till vinstdisposition (tusentals kronor)

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel

Balanserat resultat	274
Årets resultat	0
	<u>274</u>

Styrelsen föreslår att
i ny räkning balanseras

274
<u>274</u>

Beträffande företagens resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar, rapporter över förändringar i eget kapital samt noter. Alla belopp uttrycks i tusentals svenska kronor där ej annat anges.

✓
EAD

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

RESULTATRÄKNING
(Tkr)

	Not	2015-01-01 2015-12-31	2014-01-01 2014-12-31
Nettoomsättning	4	4 702	3 230
Kostnad för sålda varor		-4 778	-3 962
Bruttoresultat		-76	-732
Försäljningskostnader		-47	-51
Administrationskostnader		-409	-356
Rörelseresultat	5,6	-532	-1 139
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter	7	6	153
Räntekostnader och liknande kostnader	8	-8	-8
Resultat efter finansiella poster		-534	-994
Bokslutsdispositioner	9	534	994
ÅRETS RESULTAT		0	0

1
RS

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

BALANSRÄKNING

(Tkr)

	Not	2015-12-31	2014-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	10	3 382	3 496
Markanläggningar	11	543	647
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	12 784	9 007
		16 709	13 150
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	13	100	100
		100	100
Summa anläggningstillgångar		16 809	13 250
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		240	421
		240	421
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		505	0
Fordringar hos koncernföretag		4 846	25 761
Övriga fordringar		165	4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		0	100
		5 516	25 865
Summa omsättningstillgångar		5 756	26 286
SUMMA TILLGÅNGAR		22 565	39 536

✓
[Signature]

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

BALANSRÄKNING

	Not	2015-12-31	2014-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		1 000	1 000
Reservfond		200	200
		1 200	1 200
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		274	274
		274	274
Summa eget kapital		1 474	1 474
Avsättningar			
Övriga avsättningar	14	17 945	21 932
		17 945	21 932
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		1 039	534
Skulder till koncernföretag		1 936	15 020
Övriga kortfristiga skulder		0	347
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	171	229
		3 146	16 130
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		22 565	39 536
POSTER INOM LINJEN			
Ställda säkerheter		0	0
Ansvarsförbindelser		0	0

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

Tkr

	<i>Bundet eget kapital</i>			<i>Fritt eget kapital</i>			Årets resultat	Summa eget kapital	
	Not	Aktiekapital	Uppskrivningsfond	Reservfond	Överkursfond	Fond för verkligt värde			Balanserad vinst eller förlust
Ingående balans per 1 januari 2014		1 000	0	200	0	0	249	25	1 474
Disposition av föregående års resultat							25	-25	0
Årets resultat								0	0
Utgående balans per 31 december 2014		1 000	0	200	0	0	274	0	1 474

Aktiekapital 10 000 aktier á kvotvärde 100 kronor.

	<i>Bundet eget kapital</i>			<i>Fritt eget kapital</i>			Årets resultat	Summa eget kapital	
	Not	Aktiekapital	Uppskrivningsfond	Reservfond	Överkursfond	Fond för verkligt värde			Balanserad vinst eller förlust
Ingående balans per 1 januari 2015		1 000	0	200	0	0	274	0	1 474
Disposition av föregående års resultat							0	0	0
Årets resultat								0	0
Utgående balans per 31 december 2015		1 000	0	200	0	0	274	0	1 474

Aktiekapital 10 000 aktier á kvotvärde 100 kronor.

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Not 1 Allmän information

Brännbacken Återvinning AB med organisationsnummer 556238-2753 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Österåkers kommun. Adressen till huvudkontoret är Box 952, 191 29 Sollentuna. Företaget bedriver huvudsakligen skötsel och drift av deponier samt avfallsbehandling.

Moderföretag i den största koncernen som Brännbacken Återvinning AB är dotterföretag till är Ragn-Sellsföretagen AB, org.nr. 556791-7355, med säte i Sollentuna. Moderföretag i den minsta koncernen som Brännbacken Återvinning AB är dotterföretag till är Ragn-Sells AB, org.nr. 556057-3452, med säte i Stockholms kommun.

Ingen koncernredovisning har upprättats med stöd av Årsredovisningslagen 7 kap. 2 § punkt 1.

Not 2 Redovisningsprinciper och värderingsprinciper

Företaget tillämpar Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 *Årsredovisning och koncernredovisning* ("K3").

Intäkter

Intäkter redovisas till det verkliga värdet av den ersättning som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för mervärdesskatt, rabatter, returer och liknande avdrag.

Bolagets intäkter består i huvudsak av insamling, bearbetning, avsättning och tjänster.

Varuförsäljning

Intäkter från försäljning av varor redovisas när varorna levererats och äganderätten har överförts till kunden, varmed samtliga villkor nedan är uppfyllda:

- Företaget har överfört de väsentliga risker och fördelar som är förknippade med varornas ägande,
- företaget inte längre har något sådant engagemang i den löpande förvaltningen som vanligtvis förknippas med ägande och utövar inte heller utövar någon reell kontroll över de sålda varorna,
- inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt,
- det ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget, och
- de utgifter som uppkommit eller som förväntas uppkomma till följd av transaktionen kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Försäljning av tjänster

Intäkter från försäljning av tjänster på löpande räkning redovisas som intäkt i den period arbetet utförs och material levereras eller förbrukas.

Utländsk valuta

Företagets redovisningsvaluta är svenska kronor (SEK).

Omräkning av poster i utländsk valuta

Vid varje balansdag räknas monetära poster i utländsk valuta om till balansdagens kurs. Icke-monetära poster, som värderas till historiskt anskaffningsvärde i en utländsk valuta, räknas inte om. Valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet eller som finansiell post utifrån den underliggande affärshändelsen, i den period de uppstår, med undantag för transaktioner som utgör säkring och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden eller av nettoinvesteringar.

Låneutgifter

Låneutgifter redovisas i resultaträkningen i den period de uppkommer.

Koncernbidrag

Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

A
HR

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Inkomstskatter

Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt och uppskjuten skatt.

Aktuell skatt

Aktuell skatt beräknas på det skattepliktiga resultatet för perioden. Skattepliktigt resultat skiljer sig från det redovisade resultatet i resultaträkningen då det har justerats för ej skattepliktiga intäkter och ej avdragsgilla kostnader samt för intäkter och kostnader som är skattepliktiga eller avdragsgilla i andra perioder. Aktuell skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som gäller per balansdagen.

Uppskjuten skatt

Uppskjuten skatt redovisas på temporära skillnader mellan det redovisade värdet på tillgångar och skulder i de finansiella rapporterna och det skattemässiga värdet som används vid beräkning av skattepliktigt resultat. Uppskjuten skatt redovisas enligt den skattemässiga balansräkningsmetoden. Uppskjutna skatteskulder redovisas för i princip alla skattepliktiga temporära skillnader, och uppskjutna skattefordringar redovisas i princip för alla avdragsgilla temporära skillnader i den omfattning det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Obeskattade reserver redovisas inklusive uppskjuten skatteskuld.

Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar omprövas varje balansdag och reduceras till den del det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga resultat kommer att finnas tillgängliga för att utnyttjas, helt eller delvis, mot den uppskjutna skattefordran.

Värderingen av uppskjuten skatt baseras på hur företaget, per balansdagen, förväntar sig att återvinna det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller reglera det redovisade värdet för motsvarande skuld. Uppskjuten skatt beräknas baserat på de skattesatser och skatteregler som har beslutats före balansdagen.

Aktuell och uppskjuten skatt för perioden

Aktuell och uppskjuten skatt redovisas som en kostnad eller intäkt i resultaträkningen, utom när skatten är hänförlig till transaktioner som redovisats direkt mot eget kapital. I sådana fall ska även skatten redovisas direkt mot eget kapital.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet består av inköpspriset och utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet för att bringa den på plats och i skick att användas. Tillkommande utgifter inkluderas endast i tillgången eller redovisas som en separat tillgång, när det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med posten kommer att tillfalla företaget och att anskaffningsvärdet för densamma kan mätas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för reparationer och underhåll samt tillkommande utgifter redovisas i resultaträkningen i den period då de uppkommer.

När skillnaden i förbrukningen av en materiell anläggningstillgångs betydande komponenter bedöms vara väsentlig, delas tillgången upp på dessa komponenter.

Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffningsvärde, eventuellt minskat med beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Avskrivning påbörjas när den materiella anläggningstillgången kan tas i bruk. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperioder uppskattas till:

Byggnader:	
Markanläggningar	5%

Nyttjandeperioden för mark är obegränsad och därför skrivs mark inte av.

Bedömda nyttjandeperioder och avskrivningsmetoder omprövas om det finns indikationer på att förväntad förbrukning har förändrats väsentligt jämfört med uppskattningen vid föregående balansdag. Då företaget ändrar bedömning av nyttjandeperioder, omprövas även tillgångens eventuella restvärde. Effekten av dessa ändringar redovisas framåttriktat.

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Borttagande från balansräkningen

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen vid utrangering eller avyttring, eller när inte några framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången eller komponenten. Den vinst eller förlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Den realisationsvinst eller realisationsförlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen redovisas i resultaträkningen som en övrig rörelseintäkt eller övrig rörelsekostnad.

Nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar

Vid varje balansdag analyserar företaget de redovisade värdena för materiella anläggningstillgångar för att fastställa om det finns någon indikation på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde för att kunna fastställa värdet av en eventuell nedskrivning. Där det inte är möjligt att beräkna återvinningsvärdet för en enskild tillgång, beräknas återvinningsvärdet för den kassagenererande enhet till vilken tillgången hör.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader är det pris som företaget beräknar kunna erhålla vid en försäljning mellan kunniga, av varandra oberoende parter, och som har ett intresse av att transaktionen genomförs, med avdrag för sådana kostnader som är direkt hänförliga till försäljningen. Vid beräkning av nyttjandevärde diskonteras uppskattat framtida kassaflöde till nuvärde med en diskonteringsränta före skatt som återspeglar aktuell marknadsbedömning av pengars tidsvärde och de risker som förknippas med tillgången. För att beräkna de framtida kassaflödena har företaget använt budget och prognoser för de kommande fem åren.

Om återvinningsvärdet för en tillgång (eller kassagenererande enhet) fastställs till ett lägre värde än det redovisade värdet, skrivs det redovisade värdet på tillgången (eller den kassagenererande enheten) ned till återvinningsvärdet. En nedskrivning har omedelbart kostnadsföras i resultaträkningen.

Vid varje balansdag gör företaget en bedömning om den tidigare nedskrivningen inte längre är motiverad. Om så är fallet återförs nedskrivningen delvis eller helt. Då en nedskrivning återförs, ökar tillgångens (den kassagenererande enhetens) redovisade värde. Det redovisade värdet efter återföring av nedskrivning får inte överskrida det redovisade värde som skulle fastställts om ingen nedskrivning gjorts av tillgången (den kassagenererande enheten) under tidigare år. En återföring av en nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen.

Andelar i koncernföretag

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde. Utdelning från dotterföretag redovisas som intäkt när rätten att få utdelning bedöms som säker och kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Varulager

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet beräknas genom tillämpning av först-in-först-ut-metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärde är försäljningsvärdet efter avdrag för beräknade kostnader som direkt kan hänföras till försäljningstransaktionen.

I anskaffningsvärdet ingår utgifter för inköp, tillverkning samt andra utgifter för att bringa varorna till deras aktuella plats och skick. I anskaffningsvärdet för en egentillverkad tillgång ingår, utöver sådana kostnader som direkt kan hänföras till produktionen av tillgången, en skälig andel av indirekta tillverkningskostnader.

✓
[Signature]

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Avsättningar

Avsättningar redovisas när företaget har en befintlig förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse, det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Avsättningar för slutåterställningskostnader reserveras löpande under deponins livslängd enligt fastställd återställningsplan. I takt med sluttäckning av deponin reduceras avsättningen.

En avsättning omprövas varje balansdag och justeras så att den återspeglar den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen, med hänsyn tagen till risker och osäkerheter förknippade med förpliktelsen. När en avsättning beräknas genom att uppskatta de utbetalningar som förväntas krävas för att reglera förpliktelsen, motsvarar det redovisade värdet nuvärdet av dessa utbetalningar.

Där en del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av en tredje part, ska gottgörelsen särredovisas som en tillgång i balansräkningen när det är så gott som säkert att den kommer att erhållas om företaget reglerar förpliktelsen och beloppet kan beräknas tillförlitligt.

Ansvarsförbindelser

En ansvarsförbindelse är en möjlig förpliktelse till följd av inträffade händelser och vars förekomst endast kommer att bekräftas av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller en befintlig förpliktelse till följd av inträffade händelser, men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet. Ansvarsförbindelser redovisas inom linjen i balansräkningen.

Not 3 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar

Nedan redogörs för de viktigaste antagandena om framtiden, och andra viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar per balansdagen, som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästa räkenskapsår.

-Avsättning för framtida utgifter avseende slutåterställning av deponiceller

Det finns inga övriga viktiga källor till osäkerhet i bedömningar än de som har presenterats i not 14.

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Not 4 Uppgift om inköp och försäljning inom samma koncern

	2015	2014
Inköp	51,7%	56,2%
Försäljning	66,4%	95,3%

Not 5 Upplysning om ersättning till revisorn

	2015	2014
Deloitte AB		
revisionsu pdrag	30	40
Summa	30	40

Med revisionsuppdrag avses revisorns ersättning för den lagstadgade revisionen. Arbetet innefattar granskningen av årsredovisningen och bokföringen, styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt arvode för revisionsrådgivning som lämnats i samband med revisionsuppdraget.

Not 6 Avskrivningar och nedskrivningar på materiella och immateriella anläggningstillgångar

	2015	2014
Kostnad för sålda varor	103	113
Summa	103	113

Not 7 Övriga ränteintäkter och liknande intäkter

	2015	2014
Ränteintäkter, koncernföretag	0	151
Övrigt	6	2
Summa	6	153

Not 8 Räntekostnader och liknande kostnader

	2015	2014
Övrigt	-8	-8
Summa	-8	-8

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2015	2014
Erhållet koncernbidrag	534	994
Summa	534	994

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Not 10 Byggnader och mark

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärden	3 496	3 496
Inköp	886	0
Försäljningar/utrangeringar	-1 000	0
Ut ående ackumulerade anskaffningsvärden	3 382	3 496
Utgående planenligt restvärde	3 382	3 496
Varav anskaffningsvärde för mark	4 382	3 496

Not 11 Markanläggningar

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 475	2 475
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 475	2 475
Ingående avskrivningar	-1 828	-1 715
Årets avskrivningar enligt plan	-104	-113
Ut ående ackumulerade avskrivningar	-1 932	-1 828
Utgående planenligt restvärde	543	647

Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående redovisat värde	9 007	4 463
Investeringar	3 777	4 544
Utgående redovisat värde	12 784	9 007

Not 13 Andelar i koncernföretag

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	100	50
Förvärv av Österåkers Återvinningscentral AB	0	50
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	100	100
Utgående redovisat värde	100	100

Företagets innehav av andelar i koncernföretag

Företagets namn	Kapitalandel	Antal andelar	Redovisat värde	
			2015-12-31	2014-12-31
Brännbacken Fastigheter AB	100%	500	50	50
Österåkers Återvinningscentral AB	100%	500	50	50
Summa			100	100

Företagets namn

Org.nr

Säte

Brännbacken Fastigheter AB	556947-6368	Österåker kommun
Österåkers Återvinningscentral AB	556973-2505	Österåker kommun

T
KES

Brännbacken Återvinning AB
556238-2753

Not 14 Övriga avsättningar

2015-12-31	Slutåterställning	Summa
Vid årets början	21 932	21 932
Belopp som tagits i anspråk	-3 987	-3 987
Vid årets slut	17 945	17 945

2014-12-31	Slutåterställning	Summa
Vid årets början	26 321	26 321
Belopp som tagits i anspråk	-4 389	-4 389
Vid årets slut	21 932	21 932

Avsättning för framtida utgifter avseende slutåterställning av deponiceller

I tillståndet för deponiceller regleras hur och när deponicellerna ska sluttäckas när dessa är fyllda, eller av annan anledning ej kan ta emot mer deponimassa. Kostnaden för detta är beräknad enligt särskilt fastställd kalkyl och består huvudsakligen av mellantäckning med jordmassor, svetsning av duk samt sluttäckning av rena jordmassor. Därefter sker plantering och grässådd i syfte att återställa markområdet. Dessutom sker efterkontroll och lakvattenhantering i minst 30 år efter slutförd återställning. Avsättningen för dessa kostnader sker löpande och belastar inkommande massor per ton enligt fastställd kalkyl under deponicellens produktiva tid. I takt med att slutåterställningen sedan sker minskar avsättningen med inkommande fakturor.

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Upplupna kostnader för framtida behandlingsavgifter	171	189
Övriga poster	0	40
Summa	171	229

Österåker den 19 ~~april~~^{maj} 2016

Sture Olsson
Styrelsens ordförande

Bengt Sandell
Verkställande direktör

Göran Bergander
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har avgivits den 19/5 2016

Deloitte AB

Jan Palmqvist
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Brännbacken Återvinning Aktiebolag Organisationsnummer 556238-2753

Rapport om årsredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Brännbacken Återvinning Aktiebolag för räkenskapsåret 2015-01-01 - 2015-12-31.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Brännbacken Återvinning Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Brännbacken Återvinning Aktiebolag för räkenskapsåret 2015-01-01 - 2015-12-31.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 19 maj 2016
Deloitte AB

Jan Palmqvist
Auktoriserad revisor

GRANSKNINGSRAPPORT.

Till bolagsstämman i Brännbackens Återvinning Aktiebolag

Org nr 556238-2753

Jag har granskat bolagets verksamhet under 2015

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och god revisionsred i kommunal verksamhet.

Det innebär att jag planerat och genomfört granskningen för att i rimlig grad försäkra mig om att bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att bolagets interna kontroll är tillräcklig. Min granskning har utgått från de beslut bolagets ägare fattat och har inriktats på att granska att besluten verkställts samt att verksamheten håller sig inom de ramar som bolagsordningen anger. Jag anser att min granskning ger mig rimlig grund för mitt uttalande nedan.

Jag bedömer att bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsriktigt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig. Jag finner därför inte anledning till anmärkning mot styrelsens ledamöter eller verkställande direktören.

Österåker den 19 maj 2016


Bengt Olm.

Av fullmäktige i Österåkers kommun utsedd lekmannarevisor.

Beslut om entledigande – Attunda Tingsrätt

Attunda Tingsrätt har beslutat entledigat Karin Piehl Aulin (L) från sitt uppdrag som nämndeman vid Attunda tingsrätt, efter begäran från henne.

Intygat av



Stina Nilsson

Kommunfullmäktiges sekreterare

VON § 7:11

VON 2016/0023

Svar på medborgarförslag nr 21/2015 Gratis broddar till pensionärer, 65+

Vård- och omsorgsnämnden föreslår Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

1. att finansiera satsningen broddar till boende i Österåkers kommun, 65 år och äldre med 500 tkr.
2. att ge Vård- och omsorgsnämnden i uppdrag att genomföra satsningen under 2016-2017.

Vård- och omsorgsnämndens beslut

1. att delvis bifalla medborgarförslaget nr 21/2015 Gratis broddar till pensionärer, 65+, såtillvida att erbjuda gratis broddar till boende i Österåkers kommun över 65 år under förutsättning att Kommunfullmäktige beslutar att bidra med finansiering för projektet utöver Vård- och omsorgsnämndens budget alternativt genom extra anslag i budget 2017.
2. att i det fall Vård- och omsorgsnämnden får finansiering samt uppdrag av Kommunfullmäktige att genomföra satsningen enligt förslaget ges förvaltningen i uppdrag att utforma satsningen under 2016-2017 samt redovisa uppdraget till nämnden senast i maj 2017.

Sammanfattning

Det har lämnats in ett medborgarförslag nr 21/2015 där förslagslämnaren föreslår att Österåkers kommun inför broddar för kommunens pensionärer 65 år och äldre med motivering att fallskadorna bland pensionärer är oroväckande många och att fyra pensionärer om dagen avlider på grund av fallskador genomsnitt över året. I uppdraget ingick också att Vård- och omsorgsnämnden ska höra Det kommunala pensionärrådet (KPR), vilket skedde i maj 2016. KPR stödjer medborgarförslaget. Man kan i någon mån förhindra fallolyckor utomhus med broddar under vintersäsongen. Någon kostnadsberäkning av satsningens ekonomiska nytta är svårt att göra varför satsningen i så fall kan ses som en trygghetshöjande service för kommunens äldre invånare. Vård- och omsorgsnämnden kan inte finansiera en ovannämnd satsning inom ramen för sin budget varför det krävs att Kommunfullmäktige tillskjuter pengar för att satsningen ska kunna genomföras. Satsningen kan inte heller enbart gälla pensionärer som har fyllt 65 år varför det föreslås att den ska gälla alla som har fyllt 65 år. Hur satsningen ska verkställas föreslås det att nämnden ger förvaltning i uppdrag att bestämma formerna för hur satsningen ska genomföras i praktik inom ramen för de tilldelade pengarna.

Beslutsunderlag

- Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2016-08-19.



VON § 7:11 *forts.*

Förslag till beslut

Mikael Ottoson (KD) yrkar bifall till beslutet innebärande att Vård- och omsorgsnämnden föreslår Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå Kommunstyrelsen föreslå Kommunfullmäktige besluta att finansiera satsningen broddar till boende i Österåkers kommun, 65 år och äldre med 500 tkr och att ge Vård- och omsorgsnämnden i uppdrag att genomföra satsningen under 2016.

Mikael Ottoson (KD) yrkar även bifall till beslutet innebärande att Vård- och omsorgsnämnden Vård- och omsorgsnämnden beslutar delvis bifalla medborgarförslaget nr 21/2015 Gratis broddar till pensionärer, 65+, såtillvida att erbjuda gratis broddar till boende i Österåkers kommun över 65 år under förutsättning att Kommunfullmäktige beslutar att bidra med finansiering för projektet utöver Vård- och omsorgsnämndens budget alternativt genom extra anslag i budget 2017 samt att i det fall Vård- och omsorgsnämnden får finansiering samt uppdrag av Kommunfullmäktige att genomföra satsningen enligt förslaget ges förvaltningen i uppdrag att utforma satsningen under 2016-2017 samt redovisa uppdraget till nämnden senast i maj 2017.

Propositionsordning

Ordföranden Mikael Ottosons ställer yrkandena mot varandra och finner att Vård- och omsorgsnämnden har beslutat i enighet med ordförandes yrkande.

Expedieras

- Akten
- Kommunstyrelsens arbetsutskott

M.O. Me

nr 21/2015

ÖSTERÅKERS KOMMUN
KOMMUNSTYRELSEN

2015 -12- 30

D.nr:

KS 2015/0429-100 (1)

Skickas till:
Kommunfullmäktige i Österåkers kommun
Kommunkansliet
184 86 Åkersberga

Medborgarförslag

Förslag (endast ett ämne)*

Gratis broddar till pensionärer 65+.

Beskrivning*

Fallskadorna bland pensionärer är oroväckande många och 4 pensionärer om dagen avlider på grund av fallskador, genomsnitt över året.

Många av dessa fall sker naturligtvis vintertid. Det är en viktig fråga att ge pensionärer 65+ gratis broddar.

Det finns kommuner som redan idag delar ut gratis broddar till pensionärer, i Stockholms län Haninge och Huddinge kommuner.

Jag vill:

ATT: Österåkers kommun snarast genomför gratis broddar till kommunens pensionärer 65+.

Namn *

Hans G Möller

Jag samtycker till publicering av mitt namn tillsammans med mitt medborgarförslag på kommunens webbplats. Om jag inte samtycker publiceras endast medborgarförslaget.

KS § 10:3

Dnr. KS 2016/0219

Österåkers kommuns remissvar på Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Kommunstyrelsens beslut

Godkänna Österåkers kommuns remissvar angående Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt gemensam skrivelse från Stockholm Nordost (STONO).

Reservation

Michael Solander (MP) lämnar en skriftlig reservation

Vi ser fram emot att få ett reviderat program med skarpa mål för kollektivtrafikens utveckling. Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen.

I det förslag som nu går ut på remiss så är detta mål baserat på en annan metod än tidigare, och nuläget och målen är därför inte direkt jämförbart med tidigare undersökningar och mål. Det är ytterst problematiskt. För att kunna följa, utvärdera och styra, så krävs kontinuitet i mätbara underlag.

Denna problematik nämns överhuvudtaget inte i det utskickade förslaget.

Miljöpartiets målsättning utifrån tidigare mätmetod kvarstår. Vi vill se en ökning av kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter till 2020, och med 20 procentenheter till 2030. Exakt hur dessa mål ska konverteras till den nya mätmetoden, får vi återkomma till inför antagandet av trafikförsörjningsprogrammet.

En mycket viktig faktor för att målen om kollektivtrafikandelarna ska nås, är restidskvoten. Miljöpartiet anser att ett mål på 1,9 är otillräckligt, vi föreslår därför att målet ska vara 1,5.

Michael Solander (MP)

Sammanfattning

Österåkers kommun har fått en remiss från Trafikförvaltningen med förslag till Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens önskvärda utveckling i regionen. Österåkers kommun har tillsammans med STONO tagit fram ett yttrande som utgör vårt svar på remissen.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens planarbetsutskott har behandlat ärendet 2016-09-14, § 8:3.
- Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2016-09-06.

Förslag till beslut

Michaela Fletcher (M) yrkar bifall till planarbetsutskottets beslutsförslag innebärande att godkänna Österåkers kommuns remissvar angående Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt gemensam skrivelse från Stockholm Nordost (STONO).

Forts.

Forts. KS § 10:3

Michael Solander (MP) yrkar på tillägg i sidan två i yttrandet från STONO, under rubriken *Övergripande mål: Ökat kollektivt resande* innebärande att nuvarande lydelse "... ökning av kollektivtrafikens marknadsandel med 2,5 % till år 2020. Ambitionen fram till år 2030 bör emellertid vara betydligt högre..." ersätts med "... en ökning av kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter till 2020, och med 20 procentenheter till 2030..."

Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletchers (M) yrkande och finner att så är fallet.

Propositionsordning

Ordföranden frågar därefter om Kommunstyrelsen avslår Michael Solanders (MP) yrkande och finner att så är fallet.

Omröstning

Omröstning begärs och ska verkställas. Den som vill avslå Michael Solanders (MP) yrkande röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Omröstningen utfaller enligt bilagd omröstningslista med 11 ja-röster och 2 nej-röster.

Expedieras

- Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
- Samhällsbyggnadsförvaltningen

Omröstningslista

Kommunstyrelsen i Österåkers kommun (mandatperiod 2015 - 2018)
KS 2016-09-26, § 10:3

Parti	Ledamöter	Närvarande	Ersättare	J	N	A
M	Johan Boström	X		X		
M	Hampe Klein	X		X		
L	Mathias Lindow, 1:e vice ordf.	X		X		
L	Jenny Nordström	X		X		
C	Michaela Haga	X		X		
KD	Arne Ekstrand	X		X		
S	Ann-Christine Furustrand, 2:e vice ordf	X		X		
S	Anas Abdullah	X		X		
S	Mats Larsson	X		X		
RP	Roger Johansson	X		X		
MP	Michael Solander	X			X	
V	Andreas Lennkvist Manriquez	X			X	
M	Michaela Fletcher, ordförande	X		X		
	Ersättare					
M	Conny Söderström	X				
M	Christina Funhammar	X				
M	Kenneth Netterström	X				
ÖP	Lennart Berneklint	X				
S	Hans Johansson	X				
RP	Peter Lander	X				
MP	Jonas Jonsson	X				
	Resultat			11	2	-




Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Johanna Nützmann

Till Kommunstyrelsen

Datum 2016-09-06
Dnr KS 2016/0219

Österåkers kommuns remissvar på Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Sammanfattning

Österåkers kommun har fått en remiss från Trafikförvaltningen med förslag till Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens önskvärda utveckling i regionen. Österåkers kommun har tillsammans med Stono tagit fram ett yttrande som utgör vårt svar på remissen (se bilaga).

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

Godkänna Österåkers kommuns remissvar angående Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt gemensam skrivelse från Stockholm Nordost.

Bakgrund

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting har skickat förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram på remiss under perioden 1 juni till 30 september 2016.

Förvaltningens slutsatser

Vi är positiva till att programmet revideras med en tydligare målmodell och med mer fokus på att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Det nya trafikförsörjningsprogrammet saknar avsnitten som fanns med i tidigare trafikförsörjningsprogram så som strategier för att nå målen, genomförande och ekonomiska konsekvenser, vilket behöver kompletteras i förslaget. Det bör också vara mer fokus på kollektivtrafik i skärgården och på landsbygden.

Bilaga

1. Yttrande från Stockholm Nordost, 2016-08-26.



Kent Gullberg
Samhällsbyggnadschef



Anna Andersson
Väg och trafikchef

Expedieras

- Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting



2016-08-26
REMISSYTTRANDE

Handläggare:
Mikael Engström
Mobil: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
Mobil: 076 643 96 73

registrator.tf@sll.se
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Diarienummer TN 2015-1712

Gemensamt yttrande från Stockholm Nordost

Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar och yttranden över regionala tillväxtfrågor.

Ärendet

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting har skickat förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram på remiss under perioden 1 juni till 30 september 2016.

Det första trafikförsörjningsprogrammet fastställdes 2012 av Stockholms läns landstingsfullmäktige i samband med att den då nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 1 januari 2012. Kollektivtrafiklagen innebär att det ska finnas en regional trafikmyndighet i varje län. I Stockholm utgörs denna myndighet av landstinget som därmed är skyldigt att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och inriktning för kollektivtrafiken i länet vilket ska ligga till grund för upphandling av trafik.

I remissförslaget är fyra områden i fokus:

- Hållbar utveckling
- Reviderad målmodell
- Utveckling av "hela resan"
- Resurseffektivitet

Sammanfattning

Stockholm Nordost är positiva till att trafikförsörjningsprogrammet revideras med ett större fokus på hållbar utveckling, resurseffektivitet, fokus på att få fler resenärer samt en utveckling av "hela resan". En sammanhållen kollektivtrafik för hela regionen är av stor betydelse.

Nordostkommunerna framhåller särskilt vikten av kontinuitet och förutsägbarhet inom kollektivtrafiken. Förändringar av trafikering ska planeras i god tid och i nära samverkan med kommunerna och informationsinsatserna till allmänheten behöver förbättras.

Det nya trafikförsörjningsprogrammet saknar avsnitten som fanns med i tidigare program såsom strategier för att nå målen, genomförande och ekonomiska konsekvenser. Detta behöver tillföras förslaget.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Målmodellen är tydlig men behöver kompletteras men några delmål och indikatorer som fanns med i föregående program. Exempelvis saknas indikatorer som visar "trängsel och komfort" i kollektivtrafiken. I resultatet från enkätundersökningen framkommer att "sittplats och trängsel" är en viktig faktor för att resenärer ska välja kollektivtrafik. Detta bör finnas som ett delmål i trafikförsörjningsprogrammet.

Landsbygdstrafik på land och vatten bör ha en acceptabel turtäthet med smidiga kopplingar till stomtrafik och kommunernas huvudorter. Regionala och lokala bytespunkter är av stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft och behöver därför byggas ut.

Stockholms- och Mälardalsregionen år 2030

I remissen beskrivs hur Stockholms- och Mälardalsregionen kan komma att se ut år 2030 med hög regional tillgänglighet till de regionala stadskärnorna och utbyggd kollektivtrafik med bl.a. tunnelbana enligt Stockholmsöverenskommelsen och dubbelspår på Roslagsbanan. Kollektivtrafiken beskrivs som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i regionens centrala delar.

Stockholm Nordost anser att trafikförsörjningsprogrammet i beskrivningen av år 2030 också ska innefatta dels en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda och dels de förhandlingar som pågår bl.a. inom ramen för Sverigeförhandlingen om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan. Dessa är tillväxtskapande åtgärder som stödjer ett sammanhållet kollektivtrafiksystem i en flerkärnig region.

Mål för kollektivtrafiken

Stockholm Nordost är positiv till hur målmodellen har utvecklats men anser att den i vissa delar behöver kompletteras och utvecklas.

Övergripande mål: Ökat kollektivt resande

Nordostkommunerna står inför en kraftig tillväxt och befolkningstillväxten överstiger nu den som anges i RUFSS 2010. Detta ställer höga krav på goda och förbättrade kollektivtrafikförbindelser och därför planerar och bygger kommunerna ut i kollektivtrafiknära lägen.

Kommunerna stödjer målsättningen att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 5 procentenheter till år 2030. Hur detta ska genomföras bör konkretiseras, inte minst med tanke på de avstängningar och andra störningar som Stockholmsregionen står inför de närmaste åren vad gäller trafiksystemet. För nordostkommunernas del kommer främst fortsatta avstängningar av trafiken på Roslagsbanan och ombyggnaden av Roslags Näsby trafikplats att innebära stora utmaningar att klara målet om en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel med 2,5 % till år 2020. Ambitionen fram till år 2030 bör emellertid vara betydligt högre för regionens kranskommuner, inte minst för nordostsektorn där kollektivtrafikandelen är låg.

Det är viktigt att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen, inte bara in mot city utan också i tvärgående relationer. Detta för att stödja utvecklingen av en flerkärnig region i enlighet med RUFSS 2010. Nordostkommunerna är positiva till att det i trafikförsörjningsprogrammet används bl.a. restidskvot mellan regionkärnor som måltal. Programmet behöver emellertid kompletteras också med måltal om restidskvot för flera olika bebyggelsestrukturer. Det är viktigt att det nya trafikförsörjningsprogrammet visar på en mer ambitiös målsättning för restidskvoten och det är lämpligt att använda kvoten som ett maxvärde.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Täby centrum - Arninge är utpekad som regional stads kärna i RUFSS 2010. En förlängning av Roslagsbanan till regionkärnan Arlanda - Märsta skulle medföra att det från delar av regionkärnan Täby centrum - Arninge skulle gå snabbare att åka kollektivt jämfört med bil, dvs. en restidskvot under 1,0 vilket kan jämföras med dagens ca 2,7. Förbättrad kollektivtrafik västerut mot t.ex. Kista - Sollentuna - Häggvik är också angeläget.

I målmodellen saknas måttal för hur kollektivtrafiken ska bli mer konkurrenskraftig vad gäller "trängsel och komfort" i kollektivtrafiken. I enkätundersökningen 2015 framkom att "sittplats och trängsel" var viktiga faktorer för att resenärer ska välja kollektivtrafik. Detta bör därför finnas som måttal i trafikförsörjningsprogrammet och uppdelat per trafikslag så som i det tidigare trafikförsörjningsprogrammet.

Den vattenburna kollektivtrafiken har idag höga värden för nöjda och trygga resenärer. En utveckling av kollektivtrafik på vattnet är en förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet genom att vara en naturlig och integrerad del av kollektivtrafiknätet. Nordostkommunerna anser att det finns en stor utvecklingspotential för att kunna nå fler resenärer genom ett ökat helhetstänk kring resan.

Nordostsektorn är geografiskt stor. Bara Norrtälje kommun utgör cirka en tredjedel av hela Stockholms län. Det är därför viktigt att i de kommande planerna beakta regionens ytterområden så att dessa områden, där det är möjligt och rimligt, också får en god kollektivtrafik som kan upplevas attraktiv i förhållande till den egna bilen. Enligt remissen pågår utredning om tillgänglighet, bland annat till hållplatser och bryggor. Att kollektivtrafiken upplevs som tillgängliga för alla, oavsett de individuella förutsättningarna, exempelvis för personer med funktionshinder, ser vi som absolut nödvändigt. Detta gäller såväl spår- som busstrafik med stationer och hållplatser. Många hållplatser består i dagsläget endast av en stolpe utan hållplatsficka. Problemet behöver hanteras utifrån ett barn-, tillgänglighets och säkerhetsperspektiv.

Övergripande mål: Smart kollektivtrafiksystem

Den nya målmodellen innebär ett större fokus på hållbara resor och resurseffektivitet, vilket syns bl.a. i delmålen för "miljöanpassat" och "resurseffektivt". Det som saknas är att hela resanperspektivet också syns i målen. Nordostkommunerna föreslår att under det nedbrutna målet "Konkurrenskraftig" komplettera med ett delmål som handlar om attraktiva och bekväma bytespunkter med god information, cykelparkering och väderskydd i trygga miljöer.

Måltalen för minskat buller från spårtrafik bör kompletteras med maximal bullernivå från buss.

Under det nedbrutna målet "Resurseffektivt" är det av stor betydelse för nordostkommunerna att se till att den allmänna trafikplikten tillgodoser de behov av kollektivtrafik som finns på landsbygden. Det behövs tydliga stråk och en helhetssyn där högre turtäthet eftersträvas. På platser där detta inte är möjligt eller är mer kostnadseffektivt ser kommunerna inom Stockholm Nordost ett behov av flexibel kollektivtrafik, t.ex. via anropstyrning.

I det tidigare trafikförsörjningsprogrammet fanns avsnitt som handlade om åtgärder för att nå målen, genomförande av trafikförsörjningsprogrammet och om ekonomiska konsekvenser. För att trafikförsörjningsprogrammet ska bli ett styrande dokument för länet och få genomslag krävs att det nya förslaget till trafikförsörjningsprogram kompletteras med dessa avsnitt.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Övergripande mål: Attraktiv region

Målen om "Sammanhållet" och "Tillväxtskapande" bör inte ensidigt ställas emot "Resurseffektivitet" i målmodellen. Kostnad per plats- och personkilometer och beläggningsgrad måste skilja sig för olika delar av länet och för olika reserelationer, där tvärförbindelser, skärgårds- och landsbygdstrafik kan innebära längre resor och färre resenärer. Som skattefinansierad verksamhet måste dock alltid ett samhällsekonomiskt perspektiv användas i avvägningen mellan de olika målen. Nordostkommunerna vill också lyfta fram behovet av en långsiktig plan för framtida finansiering av investering och drift av kollektivtrafik med allmän trafikpakt.

Det övergripande målet för hur kollektivtrafiken ska bidra till en attraktiv region behöver kompletteras med fler och mer konkreta måttal. Det nedbrutna målet "Tillväxtskapande" behöver prioriteras upp och konkretiseras ytterligare utöver det angivna måttet "Andelen av regionens invånare som når minst 55 % av länets arbetsmarknad inom 45 minuter dörr till dörr med kollektivtrafik".

En viktig del som saknas i förslaget är mål om förseningar och robusthet. Delmålen för attraktiv region klumpas ihop till två indikatorer och inget av dem handlar om förseningar trots att målområdet handlar om pålitlighet.

Strategiska ställningstaganden

Stockholm Nordost är positiv till de strategiska ställningstaganden som beskrivs i programmet. Ställningstagandet kring "Hela resan" är viktig för att uppnå en större helhetsbild kring resan och funktionen kring denna.

För nordostkommunernas del visar en stor del av enkätsvaren från resvaneenkäten 2015 att resan måste gå snabbt, att färdmedlet går ofta, att det är så få byten som möjligt och att tvärförbindelserna är bättre. Det är också viktigt att realtidsinformationen fungerar, att det finns bra väntutrymmen och att det finns sittplats i kollektivtrafiken. För att öka andelen som reser kollektivt, vid t.ex. fritids- och inköpsresor, behöver det bli enklare för sällanresenärer att resa med kollektivtrafiken. Biljettsystemet behöver förenklas och det behöver bli enklare att köpa biljett via mobilen eller kontokort. Det bör bli tillåtet att ta med cykeln på kollektiva transportmedel där så är möjligt.

Mycket handlar alltså om Trafikförvaltningens ansvar. Fokus på attraktiv kollektivtrafik, turtäthet, sittplats och snabbhet är viktig för att kunna öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

För boende i de yttre delarna av Stockholms län finns idag en biljettproblematik. Eftersom synkronisering mellan olika trafikslag ibland saknas kan resenären behöva lösa en extrabiljett för en och samma resa då den föregående biljettens giltighetstid på 75 minuter löpt ut, eller att det är skilda biljetter mellan SL och Waxholmsbolagets skärgårdstrafik.

Vad gäller ställningstagandet i programmet om "Innovativt tänkande och arbetssätt" anser nordostkommunerna att trafikförsörjningsprogrammet både behöver utvecklas vad gäller framförhållning för kollektivtrafikens tekniska och innovativa utveckling men också, på kort sikt, öppna för mer flexibla lösningar vad gäller t.ex. dimensionerande fordon.

Resurseffektiv bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling

I programmet beskrivs stornätet som stabilt, pålitligt över tid och med en hög geografisk tillgänglighet. Vidare hänvisas till stornätsplanen för år 2030 med ett framtida utbyggt stornät med fler tvärkopplingar. Stockholm Nordost anser att stornätsplanen behöver uppdateras dels vad gäller



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

pågående Sverigeförhandling om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan och dels med en förlängning av Roslagsbanan mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta. Kopplingen mot Arlanda innebär också en god bytesmöjlighet till pendel- och regionalståg mot Uppsala.

I planeringen för en attraktiv och hållbar stad i den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge, där det både finns stomtrafik och barriäreffekter i form av Roslagsbanan och bussar på E18, finns inte förutsättningar för att dimensionera lokalgatorna för långa bussar, med exempelvis stora korsningar som följd. Det finns behov av mer flexibla lösningar som kompletterar nuvarande lokal- och stombusstrafik och för att vara öppen för innovation när det kommer till dimensionerande fordon och utformning av gaturum som både ska passa staden och kollektivtrafiken.


Allmän trafikplikt

Stockholm Nordost stödjer landstingets ambition att slå vakt om funktionen hos ett sammanhållet och samverkande kollektivtrafiksystem för hela länet samtidigt som ambitionen är att i samverkan utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik. Kommunerna stödjer också ambitionen i programmet att den kommersiella och allmänna kollektivtrafiken ska omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem. Detta bör vara gällande för kollektivtrafiken i hela länet. Ett enhetligt biljettsystem för Waxholmsbolaget och övrig kollektivtrafik är grundläggande för att stärka ett hållbart resande i skärgården.

I samrådsversionen för RUF5 2030 så har Tynningö plockats bort som "kärnö" med hänvisning till att det sedan 2013 finns en statlig färja mellan Tynningö och Värmdö. Ett förslag är här att Rindö Hamn på Rindö ska utgöra en nodpunkt med hänvisning till den bostadsutveckling som sker på platsen idag.

I trafikförsörjningsprogrammet skrivs om vikten av kontinuitet och förutsägbarhet som en viktig faktor. Nordostkommunerna upplever ofta att förtroendet för kollektivtrafiken inte är högt hos resenärerna och att Trafikförvaltningen och upphandlade entreprenörer bör arbeta för att öka förtroendet. Det är också viktigt att Trafikförvaltningen tydligare visar sitt ansvar för en utveckling av ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem i samspel med andra aktörer.

För Stockholm Nordost


Leif Gripestam
Kommunstyrelsens ordförande i Täby
Ordförande i Stockholm Nordost 2016

KS § 10:4

Dnr. KS 2016/0137

Österåkers kommuns remissvar på En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Kommunstyrelsens beslut

Tillstyrka förslagen i Miljömålsberedningens delbetänkande SOU 2016:47 med följande synpunkter:

1. Förväntningarna på kommunerna är stora att inom ramen för befintlig verksamhet och regelverk sätta ett ökat fokus på klimat- och luftvårdsfrågor samtidigt som vi ska öka farten i bostadsbyggandet och göra plats för flera kommuninnevånare. För att stötta arbetet och snabbt åstadkomma förändringar behöver kommunerna få tillgång till ekonomiskt stöd för kompetensförstärkning och metodutveckling.
2. Kommunen efterfrågar en tydlig nationell och regional vägledning för hur klimatfrågan kan hanteras inom samhällsplanering och trafikplanering, men också för att hitta enhetliga metoder för beräkning och uppföljning.

Sammanfattning

Regeringen beslutade i december 2014 att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik. Uppdraget redovisas i två betänkanden, varav det första omfattade ett förslag till klimatlag, inrättande av ett klimatpolitiskt råd och antagande av reduktionsmål för 2045. Remissen avseende den första delen av betänkandet besvarades av kommunstyrelsen genom protokoll från PLAU § 5:12.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens planarbetsutskott har behandlat ärendet 2016-09-14, § 8:4.
- Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2016-08-31.

Förslag till beslut

Michaela Fletcher (M) yrkar bifall till planarbetsutskottets beslutsförslag innebärande Tillstyrka förslagen i Miljömålsberedningens delbetänkande SOU 2016:47 med följande synpunkter:

1. Förväntningarna på kommunerna är stora att inom ramen för befintlig verksamhet och regelverk sätta ett ökat fokus på klimat- och luftvårdsfrågor samtidigt som vi ska öka farten i bostadsbyggandet och göra plats för flera kommuninnevånare. För att stötta arbetet och snabbt åstadkomma förändringar behöver kommunerna få tillgång till ekonomiskt stöd för kompetensförstärkning och metodutveckling.
2. Kommunen efterfrågar en tydlig nationell och regional vägledning för hur klimatfrågan kan hanteras inom samhällsplanering och trafikplanering, men också för att hitta enhetliga metoder för beräkning och uppföljning.

Forts.

Forts. KS § 10:4

Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletchers (M) yrkande och finner att så är fallet.

Expedieras

- Regeringskansliet, Miljömålsberedningen
- Samhällsbyggnadsförvaltningen



Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kristina Eriksson

Datum 2016-08-31

Dnr KS 2016/0137

Till Kommunstyrelsen

Österåkers kommuns remissvar på En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

Tillstyrka förslagen i Miljömålsberedningens delbetänkande SOU 2016:47 med följande synpunkter:

1. Förväntningarna på kommunerna är stora att inom ramen för befintlig verksamhet och regelverk sätta ett ökat fokus på klimat- och luftvårdsfrågor samtidigt som vi ska öka farten i bostadsbyggandet och göra plats för flera kommuninnevånare. För att stötta arbetet och snabbt åstadkomma förändringar behöver kommunerna få tillgång till ekonomiskt stöd för kompetensförstärkning och metodutveckling.
2. Kommunen efterfrågar en tydlig nationell och regional vägledning för hur klimatfrågan kan hanteras inom samhällsplanering och trafikplanering, men också för att hitta enhetliga metoder för beräkning och uppföljning.

Bakgrund

Regeringen beslutade i december 2014 att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik.

Uppdraget redovisas i två betänkanden, varav det första omfattade ett förslag till klimatlag, inrättande av ett klimatpolitiskt råd och antagande av reduktionsmål för 2045. Remissen avseende den första delen av betänkandet besvarades av kommunstyrelsen genom protokoll från PLAU § 5:12.

Miljö- och energidepartementet har nu skickat ut det andra delbetänkandet på remiss till en lång rad kommuner, statliga myndigheter och andra intressenter. Betänkandet omfattar Miljömålsberedningens förslag till klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige. Det är ett omfattande underlag med förslag på etappmål och åtgärder för att Sverige ska kunna nå målet att inte ha några nettoutsläpp av klimatpåverkande ämnen till 2045 och för att visa hur vi kan bidra till att uppnå Parisavtalet.

Miljömålsberedningen redovisar i sitt förslag ett brett spektrum av åtgärder som ligger inom kommunens ansvarsområde och som behöver prövas för att nå målen. Med en bred politisk enighet kring att prioritera klimatfrågan nationellt, regionalt och lokalt finns goda förutsättningar att öka farten i arbetet och att minska klimatpåverkan så att vi når målen.

Tjänsteutlåtande

I Miljömålsberedningens uppdrag ingick också att samordna förslagen med ett tidigare uppdrag att ta fram en strategi för en samordnad luftvårdsstrategi.

Miljömålsberedningens förslag består i korthet av:

- Etappmål för att begränsa utsläpp av växthusgaser så att utsläppen senast 2030 är minst 63 % lägre än utsläppen 1990. Utsläppen 2040 bör vara minst 75 % lägre än 1990.
- Ett utsläppsmål för inrikes transporter som innebär att utsläppen minskar med minst 70 % till 2030 jämfört med 2010.
- Åtgärder för att alla politikområden ska integrera klimataspekten.
- Styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser till 2030 med särskilt fokus på att öka omställningen av transportsektorn.
- Styrmedel och processer som skapar förutsättningar för att nå nettonollutsläpp senast 2045 med särskilt fokus på omställningen av basmaterialindustrin, jordbrukssektorn och samhällsplaneringen.

En sammanfattning av förslaget och bedömning av delar som berör kommunens verksamhet beskrivs i särskilt PM, bilaga 1.

Hela delberäkningen finns att hämta på <http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2016/06/en-klimat--och-luftvardsstrategi-for-sverige/>.

Förvaltningens slutsatser

Förslaget utgör ett bra kunskapsunderlag och grund för att driva klimatarbetet i Sverige och lokalt. Dock efterfrågas bland annat vägledning och ekonomiskt stöd för kompetensförstärkning och metodutveckling.

Bilagor

1. Samhällsbyggnadsförvaltningens sammanfattning av förslag till "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, bilaga 1", PM daterad 2016-08-31.

2. Remissmissiv från miljö- och energidepartementet M2016/01735/KI



Kent Gullberg
Samhällsbyggnadschef



Charlotte Hedlund
Strategisk planeringschef

2016-08-31

PM

Samhällsbyggnadsförvaltningens sammanfattning av förslag till

”En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, bilaga 1”

Miljömålsberedningens förslag till strategi

Sammanfattningsvis beskriver beredningen sitt uppdrag enligt följande. För att klara målen och begränsa effekterna från ett förändrat klimat behöver en betydligt snabbare omställning av samhället ske jämfört med utvecklingen hittills. Det kommer krävas både beteendeförändringar och förändringar av teknik- och samhällsbyggnad för att målen ska kunna nås. Beredningen gör samtidigt bedömningen att de föreslagna etappmålen, utifrån dagens kunskap, är realistiska att nå. Det pågår redan en omfattande och snabb teknikutveckling i vårt samhälle.

Den viktigaste signalen från beredningen till kommunerna är att det finns stora möjligheter och ett stort ansvar att inom samhällsplanering och trafikplanering bidra till minskad klimatpåverkan och en förbättrad luftkvalitet. Det konstateras samtidigt att det är en utmaning att åstadkomma ett hållbart samhällsbyggande där klimat- och luftkvalitetsmål nås samtidigt som bostadsbyggandet ska öka.

Beredningen bedömer att kommunerna redan har verktygen för att kunna arbeta mot målen genom plan- och bygglagen och miljöbalken. Men metoder och processer behöver utvecklas, t ex för att i miljöbedömningar klarlägga vilka klimateffekter en planerad åtgärd kan medföra. Först därefter kan en avvägning göras mellan olika intressen. Utredningen föreslår tydligare vägledning från nationella och regionala myndigheter till kommunerna för att förbättra kvaliteten på miljöbedömningarna.

I förslaget framförs att kommunerna har ett ansvar för att planera för ett samhälle med ett mera effektivt och klimatsmart transportarbete. Gång- cykel och kollektivtrafik ska vara normgivande. Andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 % 2025. Det kan till exempel ske genom att modellen med stadsmiljöavtal utvecklas. Det ska också finnas ökade möjligheter att finansiera steg 1 och 2 åtgärder inom ramen för infrastrukturplaneringen. Det innebär att se över transportbehovet och optimera befintlig infrastruktur innan beslut fattas om att bygga om eller bygga nytt. Digital infrastruktur bör ingå bland de åtgärder som kan finansieras.

Trafikförordningen respektive Lagen om rätt för kommunerna att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats bör enligt utredningen ändras så att kommunerna ges möjlighet att införa miljözoner och differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljöegenskaper. Åtgärder och tjänster för att optimera person- och godstransporter ska vara mera tillgängliga.

För jordbruket föreslås ökad styrning av ersättningar som betalas ut via Landsbygdsprogrammet, men det konstateras också att klimatpåverkan från livsmedelsproduktionen måste minska. Det kan ske genom beteendepåverkande åtgärder för ändrade kostvanor, minskat matsvinn samt en ökad medvetenhet om vilka livsmedel som har låg klimat- och miljöpåverkan inom både offentlig upphandling och inom privat konsumtion. Genom ändrade brukningsmetoder som till exempel mera betesmark och vall kan jordbruket bidra till en ökad inlagring av kol i markerna.

Förvaltningens bedömning av konsekvenser för kommunen

Förslaget utgör ett bra kunskapsunderlag och grund för att driva klimatarbetet i Sverige och lokalt. Miljömålsberedningen har genom sitt arbete skapat en politisk enighet kring förslaget. Det medför att klimatpolitiken blir långsiktig och kan hålla fast vid samma mål oavsett politisk majoritet, vilket även gynnar det lokala arbetet med att begränsa klimatpåverkan. Förslaget har också ett tydligt budskap att klimatfrågan inte bara ska hanteras som en miljöfråga utan behöver integreras i alla delar av samhället. Detta bör också vara utgångspunkten för kommunens arbete med omställningen till ett samhälle med minskad klimatpåverkan.

Tydligare vägledning från nationella och regionala myndigheter kommer att behövas för att visa hur beslutsunderlaget för kommunens planering av bebyggelse och infrastruktur kan förstärkas med en bedömning av klimatpåverkan. Det bör även omfatta att ta fram gemensamma metoder för att beräkna och följa upp åtgärder. Kommunen har tydliga mål att öka antalet bostäder i den snabbt växande Stockholmsregionen. För att kunna behålla en effektiv planprocess och samtidigt göra avvägningar vilken klimateffekt som planer kan medföra behövs resursförstärkning. Ett bra exempel på en sådan resursförstärkning genomfördes av Energimyndigheten genom Energieffektiviseringsstödet som under fem års tid hjälpte kommunerna att få ökat fokus på energifrågor och som samtidigt erbjöd kompetensutveckling och metodutveckling.

I Österåker pågår arbetet med att ta fram en ny översiktsplan, transportstrategi, planprogram för Åkersberga centrum samt en lång rad detaljplaner där hänsyn behöver tas till de nya målen. Här behöver avvägningar mellan olika intressen göras och beräkning av nuläge och konsekvenser för planerade åtgärder. Klimatåtgärder kommer även i många fall att ha positiva effekter på luftkvaliteten och andra miljömål.

Beredningen menar att klimatpåverkan i större omfattning ska ses i ett livscykelperspektiv inom till exempel bygg- och anläggningsprojekt. Kommunen kan använda metoden för att vid egna byggprojekt bedöma val av byggnadsmaterial i såväl byggnader som anläggningsarbeten på allmän plats. Här behövs också metodutveckling, stöd från Upphandlingsmyndigheten och ökad kunskap om de verktyg som finns.

En förutsättning för att klimatmålen ska kunna nås är en omställning av transportsektorn till mera energieffektiva fordon och ökad andel förnybara bränslen.

Här har kommunen goda möjligheter att vara föregångare och ställa krav i upphandling och avtal om leasing av fordon, anläggningsarbeten och transporttjänster men också genom att styra den egna verksamheten mot resfria möten och minskad klimatbelastning från tjänsteresor.

Beredningen har förslag på att ändra byggreglerna så att energikrav ställs för mängden använd energi istället för levererad energi. Kommunen anser att det är angeläget att byggreglerna anpassas så att energieffektiva byggnader, fossilfri fjärrvärmeproduktion och småskalig egen produktion av el och värme från t ex solenergi gynnas.

Beredningen föreslår också att effekten av förbudet mot kommunala särkrav ska utredas vilket kan vara positivt på lång sikt. Men lagstiftning, skatter och nationella riktlinjer har ofta större och snabbare genomslag än att arbeta med lokala målsättningar i överenskommelser och program.

Inom strategin för en samlad luftvårdspolitik föreslås nya etappmål för luft i det nationella miljömålssystemet och att styrmedel för miljömålen och miljökvalitetsnormerna för luft blir tydligare. Österåker har antagit det regionala luftvårdsprogrammet som omfattar åtgärder för bättre luftkvalitet i regionen. Men vi bör också inom ramen för vår lokala trafikplanering öka kunskapen så att det går att göra en samlad bedömning av konsekvenser för på klimatpåverkan och luftkvaliteten för olika åtgärder.

För att genomföra beteendepåverkande åtgärder har energi- och klimatrådgivningen en viktig roll. Nu föreslås ändringar i föreskrifterna för rådgivningen så att det öppnar upp för att etablera en mera permanent rådgivningskompetens inom kommunorganisationen. En sådan tillförd kompetens skulle också kunna nyttjas av kommunen vid frågor om upphandling, byggprojekt och miljöbedömningar.

Förslaget omfattar ett brett spektrum av åtgärder som ligger inom kommunens ansvarsområde och som behöver prövas för att nå målen. Med en bred politisk enighet även lokalt, att prioritera klimatfrågan finns goda förutsättningar att öka farten i omställningen och att minska klimatpåverkan inom kommunens gränser.

Kristina Eriksson

Miljöstrateg



REGERINGSKANSLIET

Remiss

2016-06-23

M2016/01735/KI

Miljö- och energidepartementet

Klimatenheten

Remiss av delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Remissinstanser:

1. Boverket
2. Centrum för biologisk mångfald, Sveriges lantbruksuniversitet
3. Centrum för klimatpolitisk forskning, Linköpings universitet
4. Centrum för miljö- och naturresursekonomi, Umeå universitet
5. Centrum för transportstudier, Kungl. Tekniska högskolan
6. Chalmers tekniska högskola
7. Energimarknadsinspektionen
8. Enheten för miljöekonomi, Göteborgs universitet
9. Finanspolitiska rådet
10. Folkhälsomyndigheten
11. Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande
12. Göteborgs universitet
13. Havs- och vattenmyndigheten
14. Institutet för framtidsstudier
15. JTI – Institutet för jordbruks- och miljöteknik
16. Kemikalieinspektionen
17. Kommerskollegium
18. Konjunkturinstitutet
19. Konkurrensverket
20. Konsumentverket
21. Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien
22. Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien
23. Kungl. Tekniska högskolan
24. Kungl. Vetenskapsakademien
25. Lantmäteriet
26. Livsmedelsverket
27. Luftfartsverket

Postadress
103 33 Stockholm

Telefonväxel
08-405 10 00

E-post
m.registrator@regeringskansliet.se

Besöksadress
Malmorgsgatan 3

Telefax
08-24 16 29

Telex
154 99 MINEN S

116. Sundsvalls kommun
117. Sunne kommun
118. Södertälje kommun
119. Timrå kommun
120. Ulricehamns kommun
121. Umeå kommun
122. Uppsala kommun
123. Växjö kommun
124. Ydre kommun
125. Örebro kommun
126. Örnköldsviks kommun
127. Österåkers kommun
128. Östhammars kommun
129. Dalarnas läns landsting
130. Norrbottens läns landsting
131. Skåne läns landsting
132. Stockholms läns landsting
133. Värmlands läns landsting
134. Västra Götalands läns landsting
135. Almega
136. Avfall Sverige
137. Bil Sweden
138. Branschföreningen Svensk Torv
139. Business Region Göteborg
140. Byggherrarna Sverige AB
141. Cementsa AB
142. Diakonia
143. E.ON Sverige AB
144. Energi- och Miljötekniska Föreningen
145. Energiföretagen Sverige
146. Energigas Sverige
147. Eolus Vind AB
148. Fältbiologerna
149. Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB
150. Företagarna Sverige
151. Greenpeace
152. Hagainitiativet
153. IL Recycling AB
154. Industrierbetsgivarna
155. Innovations- och kemiindustrierna i Sverige
156. IVL Svenska Miljöinstitutet AB
157. Jernkontoret
158. Klimatkommunerna
159. Landsorganisationen i Sverige

Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet senast den 20 oktober 2016. Yttrandet bör sändas via e-post i wordformat till Miljö- och energidepartementet för att underlätta bearbetningen av remissynpunkterna.

Skicka svaren till m.registrator@regeringskansliet.se och med kopia till petter.hojem@regeringskansliet.se.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen i Miljömålsberedningens delbetänkande. Delbetänkandet finns att hämta på regeringens hemsida via följande länk: http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/06/SOU-2016_47-Del-1_webb.pdf

Tryckt version av delbetänkandet kommer att distribueras under vecka 28. Remissinstanserna ombeds vara uppmärksamma på att det kan förekomma skillnader i sidnumrering mellan den nuvarande och den senare versionen av delbetänkandet. Vid hänvisning till enskilda sidor bör det tydligt framgå vilken version som avses.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Frågor under remisstiden besvaras av Petter Hojem, tfn 08-405 16 71.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.



Katja Awiti
Departementsråd

KS § 10:5

Dnr. KS 2016/0174

Österåkers kommuns remissvar över förslag till RUFSS 2050

Kommunstyrelsens beslut

1. Godkänna Stockholm Nordosts remissvar angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050.
2. Godkänna Österåkers kommuns kompletterande synpunkter angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050.

Reservation

Michael Solander (MP) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, är på samråd. Planen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram planen. I stora drag utgår samrådsförslaget från gällande plan, RUFSS 2010. Stockholm Nordost, STONO, har tagit fram ett gemensamt remissvar och kommunen har sammanställt kompletterande synpunkter i ett skriftligt remissvar.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens planarbetsutskott har behandlat ärendet 2016-09-14, § 8:5.
- Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2016-09-05.

Förslag till beslut

Michaela Fletcher (M) yrkar bifall till samhällsbyggnadsförvaltningens beslutsförslag innebärande

1. Godkänna Stockholm Nordosts remissvar angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050.
2. Godkänna Österåkers kommuns kompletterande synpunkter angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050.

Michael Solander (MP) yrkar följande

Miljöpartiet de Gröna är till stor del positiva till det samrådsförslag om RUFSS 2050 som förvaltningen presenterar. De övergripande målen, som i mycket är desamma som i RUFSS 2010 anser vi formulerar en bra vision för en framtida Stockholmsregion. För Miljöpartiet är det dock av stor vikt att RUFSS 2050 inte stannar vid att vara ett dokument som beskriver en framtidsvision. Istället är det avgörande för oss att arbetet framåt fokuseras kring att samla alla landstingets verksamheter, länets kommuner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer kring vår gemensamma vision.

Vi hoppas också att få se en tydlig koppling mellan mål och åtgärder för att uppnå dessa mål.
Forts.

Forts. KS § 10:5

Miljöpartiet anser det fortfarande olyckligt att de två strukturbilderna innehåller dagsaktuella frågor, exempelvis bevarande eller inte av Bromma flygplats eller byggande av Östlig förbindelse, som egentligen inte har tydlig koppling till scenarierna och därför riskerar att skymma sikter kring vilken övergripande utveckling länets aktörer vill se. Vi anser även att det måste vara RUFsens roll är att styra mot en önskvärd gemensam utveckling och att kommunerna med hjälp av samrådsförslaget därför borde få resonera om positiva eller negativa aspekter av de två scenarierna istället för att behöva ta ställning för ett enskilt scenario.

En klimatneutral Stockholmsregion

Målet om en klimatneutral region är en överlevnadsfråga där vi även visar att vi är beredda att ta vårt ansvar för planetens fortlevnad. Vi är därför positiva till att RUFs 2050 höjt ambitionerna på klimatområden till att matcha internationella och nationella målsättningar. Vi är också positiva till att konsumtionsperspektivet tas upp. Däremot är det tydligt att flertalet av de mål som nämns i RUFs 2050 antingen är för alltför oambitiösa eller för vaga. Exempelvis behöver målet gällande sänkning av de direkta utsläppen till 2030 vara betydligt mer ambitiöst. Vi saknar även beskrivning om vilka konkreta åtgärder som behöver göras för att uppnå de uppsatta målen. Målen riskerar på det sättet att förbli mål utan genomförande.

När det gäller hantering av klimatförändringar så är beskrivningen av riskerna och regionens sårbarhet vid ett förändrat klimat inte tillräckligt väl beskrivna. Tidigare undersökningar från länsstyrelsen visar att många kommuner i Stockholms län helt saknar risk- och sårbarhetsanalyser och endast ett fåtal har avsatt pengar för att hantera dessa risker. Här måste RUFs vara tydlig med vad som förväntas av kommuner och andra aktörer när det gäller att hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat.

För Miljöpartiet är det välkommet att båda strukturbilderna tydligt visar att det är möjligt att uppnå bevarande av de gröna kilarna. Landstinget behöver dock ta en aktiv roll i att samordna kommunerna kring bevarandet av de gröna kilarnas fysiska struktur och ekosystemtjänster. Det är utifrån samrådsförslaget svårt att bedöma konsekvenserna när det gäller bevarandet av ekosystemtjänster. Därför är det nödvändigt att RUFs har en högre ambition än att det ska etablera en mellankommunal samverkan gällande gröna kilar. RUFs skulle även behöva ta ett tydligt grepp kring hur ev målkonflikter kring förtätning och frågor som tillgång till tätortsnära natur ska hanteras.

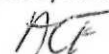
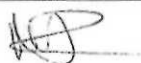
När det gäller blåstrukturen så ska enligt lag hänsyn tas till EUs vattendirektiv om miljökonsekvensnormerna, exempelvis att uppnå god ekologisk och kemisk status. Vi saknar formuleringar kring detta i förslaget. Vi ser brister på konkreta mål och delmål som pekar på behovet av att uppmärksamma vattenfrågorna i kommande planering.

En fossilfri Stockholmsregion

Den samlade konsekvensbeskrivningen av samrådsförslaget är tydlig med att om regionen år 2050 ska vara utan klimatpåverkan kommer svåra val att behöva göras vad gäller framtida investeringar i transportsystemet redan i närtid. Tyvärr framgår detta inte tydligt i samrådsförslaget. Det saknas prioriterade åtgärder som stödjer ökad kollektivtrafikandel, det vill säga i praktiken åtgärder som minskar biltrafiken. En av RUFs tydligaste uppgifter inom detta område behöver vara att peka ut en riktning när det gäller att hantera de intressekonflikter som uppstår kring hur och vad som ska prioriteras när det kommer till utbyggd infrastruktur. Konsekvensbeskrivningen pekar tydligt på att de beslut som är fattade idag kommer innebära en öka biltrafik i närtid.

Den pekar även på att det är osäkert om de delmål som finns uppsatta kring minskad

Forts.



Forts. KS § 10:5

klimatpåverkan till 2030 ens är möjliga att uppnå. Om vi ska uppnå minskad klimatpåverkan och ökad kollektivtrafikandel i framtiden måste alla aktörer vara tydliga med att det är investeringar i kollektivtrafik vi prioriterar.

När det gäller att minska klimatpåverkan från väginfrastrukturen finns en stor utmaning i att hantera de faktorer som vi själva inte har rådighet över. Frågor som effektivisering i vägtrafiken i och med ökad automatisering, trängselavgifterna, utbyggnad av laddinfrastruktur, tankställen för biobränslen som biogas och HVO ligger helt eller delvis utanför landstingets kontroll. Detta pekar återigen på nödvändigheten av att RUFSS verkligen samlar alla relevanta aktörer bakom en gemensam målbild. RUFSS bör även tydligare peka ut möjligheterna att effektivisera infrastrukturen genom att med ökad digitalisering minska behovet av fysiskt resande. Det finns även anledning att ifrågasätta huruvida satsningar på ökad flygtrafik ska vara prioriterat utifrån möjligheten att uppnå en klimatneutral region.

Lösa bostadsbristen

Den akuta bostadsbristen är en av regionens stora utmaningar. RUFSS 2050 har en viktig uppgift att peka ut en riktning för hur en växande storstadsregion ska kunna bostadsförsörjas. Behovet av antalet nya bostäder utgår från länsstyrelsens beräkningar som gjordes 2012. Det är miljöpartiets åsikt att denna beräkning är inaktuell och att spannet mellan 9000–16000 är för lågt satt. Snarare bör RUFSS 2050 utgå från Boverkets senaste rapport som visar på behovet av att ca 18 700 bostäder per år byggs i Stockholm fram till 2025.

Landstinget behöver även ta på sig en aktiv roll i att samordna kommuner samt driva på frågan om ökat bostadsbyggande.

Det är av stor vikt att alla kommuner tar sitt ansvar i detta avseende.

Som nämnt ovan är det positivt att samrådsförslaget strukturbildsanalyser visar att det är möjligt att tillföra de volymer av ny bebyggelse som behövs utan att grönstrukturen påverkas. Det är viktigt att RUFSS blir tydligt vägledande i denna fråga och att alla aktörer anammar den tydliga målbilden om att förena högt bostadsbyggande med bevarande av gröna kilar.

En förtätning av regionen innebär naturligtvis både utmaningar och möjligheter för samtliga som bor i regionen idag samt de som flyttar in. Hantering av frågor så som buller och luft behöver lyftas in i RUFSS. Det saknas idag i samrådsförslag mål, delmål och förhållningssätt kring hur vi minskar exponering för detta samt hur vi undviker att bostäder byggs i dåliga lägen

Stockholmsregionen som nationell och internationell utvecklingsmotor

Stockholmsregionen är och ska vara en region med stor kontakt till omvärlden. En av vår största konkurrensfördel är just vår höga grad av internationalisering. Stockholmsregionen är även en viktig utvecklingsmotor för våra omkringliggande regioner men även för resten av landet. För att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas är bildandet av region en central fråga. RUFSS bör därför på ett tydligare sätt belysa både hur en regionbildning och överflyttning av det regionala tillväxtuppdraget från länsstyrelse till landsting påverkar Stockholmsregionen.

Näringslivets och civilsamhällets roll för utveckling av regionen berörs alltför knapphändigt i samrådsförslaget. Stockholmsregionen benämns idag som en ledande region för etablerandet av nya företag. Ryktet om Stockholm som ett kluster för start-up företag är spritt över hela världen. RUFSS bör därför tydligare benämna hur regionens aktörer kan agera för att små, medelstora och nya företag ges möjlighet att utvecklas. Att kulturens roll som både skapare av

Forts.

Forts. KS § 10:5

regionutveckling och som sammanhållande kraft i samhället nämns i samrådsförslaget ser vi som positivt.

Under de senaste åren har vi sett att flera företag inom högspecialiserade områden, ex läkemedel drar ner sin verksamhet eller flyttar från Stockholm. Mer fokus skulle behöva läggas på hur Stockholmsregionen kan vända denna utveckling genom satsningar på högre utbildning och skapandet av sk kunskapskluster.

En sammanhållen region

Miljöpartiet delar uppfattningen i konsekvensbeskrivningen av att samrådsförslaget som sin helhet styr mot en mer jämlik och sammanhållen region. Att minska klyftorna i samhället och genomföra aktiva åtgärder för att minska segregation, diskriminering, skillnader i hälsa är av stor betydelse för att skapa ett län som håller ihop. Vi delar dock även bedömning att kopplingen mellan de övergripande resonemangen i RUFS 2050 kring en mer jämlik region och de uppsatta delmålen till vissa delar brister. Stockholms läns landsting har, inte minst utifrån sin roll som utförare av hälso- och sjukvård ett enormt viktigt uppdrag inom detta område. Från Miljöpartiets sida efterlyser vi mer socioekonomiska analyser för att ge kunskap kring hur den fysiska strukturen påverkar social hållbarhet.

Michael Solander (MP)

Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletchers (M) yrkande eller enligt Michael Solanders (MP) yrkande och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletchers (M) yrkande.

Omröstning

Omröstning begärs och ska verkställas. Den som är för Michaela Fletchers (M) yrkande röstar ja, den som är för Michael Solanders (MP) yrkande röstar nej.

Omröstningen utfaller enligt bilagd omröstningslista med 11 ja-röster och 2 nej-röster.

Expedieras

- Stockholm Nordost (STONO)
- Samhällsbyggnadsförvaltningen



Omröstningslista

Kommunstyrelsen i Österåkers kommun (mandatperiod 2015 - 2018)
KS 2016-09-26, § 10:5

Parti	Ledamöter	Närvarande	Ersättare	J	N	A
M	Johan Boström	X		X		
M	Hampe Klein	X		X		
L	Mathias Lindow, 1:e vice ordf.	X		X		
L	Jenny Nordström	X		X		
C	Michaela Haga	X		X		
KD	Arne Ekstrand	X		X		
S	Ann-Christine Furustrand, 2:e vice ordf	X		X		
S	Anas Abdullah	X		X		
S	Mats Larsson	X		X		
RP	Roger Johansson	X		X		
MP	Michael Solander	X			X	
V	Andreas Lennkvist Manriquez	X			X	
M	Michaela Fletcher, ordförande	X		X		
	Ersättare					
M	Conny Söderström	X				
M	Christina Funhammar	X				
M	Kenneth Netterström	X				
ÖP	Lennart Berneklint	X				
S	Hans Johansson	X				
RP	Peter Lander	X				
MP	Jonas Jonsson	X				
	Resultat			11	2	-




Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Charlotte Hedlund

Datum 2016-09-05

Dnr KS 2016/0174

Till Kommunstyrelsen

Österåkers kommuns remissvar över förslag till RUF5 2050

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, är på samråd. Planen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram planen. I stora drag utgår samrådsförslaget från gällande plan, RUF5 2010. Stockholm Nordost, STONO, har tagit fram ett gemensamt remissvar (bilaga 1) och kommunen har sammanställt kompletterande synpunkter i ett skriftligt remissvar (bilaga 2).

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

1. Godkänna Stockholm Nordost:s remissvar angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050
2. Godkänna Österåkers kommuns kompletterande synpunkter angående den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050

Bakgrund

Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. RUF5 2050 är på samråd fram till och med 30 september 2016, planen utgår i stora delar från den gällande planen från 2010 men avser bli bland annat mer mål- och genomförandeariktad samt innehålla prioriterade åtgärder. Två strukturbilder, A och B, beskrivs i samrådsförslaget.

Förvaltningens slutsatser

Stockholm Nordost, STONO, stödjer i huvudsak inriktningen i samrådsförslaget till RUF5 2050 som innebär att bygga vidare på den rumsliga strukturen med en flerkärnig region. STONO har en vision, *En vision för tillväxt*, från 2012 med mål om bland annat tillväxt, och den förutsätter att nödvändiga utbyggnader av trafiksystemet genomförs, främst med en spårkoppling in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

Bilagor

1. Remissvar från Stockholm Nordost, daterad 2016-08-26
2. Kompletterande synpunkter från Österåkers kommun, daterad 2016-09-05
3. Remiss "Samråd om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050", missiv mars 2016.



Kent Gullberg
Samhällsbyggnadschef



Charlotte Hedlund
Strategisk planeringschef

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

2016-08-26
REMISSYTTRANDE

Handläggare:
Mikael Engström
Shula Gladnikoff
Direkt 08-587 850 43

registrator.trf@sll.se
Stockholms läns landsting
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Diarienummer TRN 2016-0047

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2050.

Samråd

Gemensamt yttrande från Stockholm Nordost

Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar och yttranden om regionala tillväxtfrågor. Nordostkommunerna lämnade år 2013 ett gemensamt yttrande om aktualitet och användbarhet av RUFSS 2010 och har tidigare lämnat gemensamma yttranden om bland annat RUFSS 2010 och RUFSS 2001.

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Innehåll

1. Sammanfattning och inledning.....	3
2. Bakgrund.....	3
3. Frågeställningar i remissen.....	4
3.1 Frågeställning - Samrådsförslagets mål och delmål.....	4
3.2 Frågeställning - Urvalet av prioriterade åtgärder.....	4
4. Tematiska frågor och förhållningssätt.....	4
4.1 Klimatpåverkan.....	4
4.2 Bostadsförsörjning.....	5
4.3 Transportsystemet.....	5
4.3.1 Roslagsbanan till Arlanda.....	6
4.3.2 Kollektivtrafik till centrala Stockholm och tvärförbindelser.....	7
4.3.3 Godstransporter.....	7
4.3.4 Kollektivtrafik på vatten.....	8
4.3.5 Regionalt cykelnät.....	8
4.4 Tekniska försörjningssystem.....	8
4.5 Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet.....	9
4.6 E-samhället.....	9
4.7 Landsbygd och skärgård.....	10
4.8 Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster.....	10
4.9 Storregional samverkan.....	10
5. Frågeställning - Vägval för den rumsliga strukturen.....	11
5.1 Täby centrum-Arninge. Den regionala stadskärnan inom nordostsektorn.....	12
5.2 Täby kommun.....	13
5.3 Danderyds kommun.....	13
5.4 Norrtälje kommun.....	14
5.5 Vallentuna kommun.....	14
5.6 Vaxholms stad.....	14
5.7 Österåkers kommun.....	14
6. Frågeställning - Hur Stockholm Nordost kan bidra till utvecklingen av regionen.....	15



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

1. Sammanfattning och inledning

Stockholm Nordost anser att den fortsatta visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion är bra. Förslag till vision, övergripande mål, delmål och prioriterade åtgärder ligger i linje med föregående regionplan och har därmed i huvudsak fortsatt stöd från nordostkommunerna. Det är emellertid en del som saknas och annat som ligger på fel nivå.

Kommunerna menar också att ambitionen att planen ska bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholms län är bra. Planen behöver emellertid utvecklas, förtydligas och konkretiseras inom ett antal områden. Det gäller i första hand den rumsliga strukturen med den flerkärniga bebyggelsestrukturen och utvecklingen av trafiksystemet, främst den spårburna kollektivtrafiken.

I samband med aktualitetsprövningen för drygt två år sedan, uttryckte många av regionens kommuner att RUFSS 2010 i huvudsak var aktuell dvs. att Stockholmsregionen behöver en ny fysisk struktur - inte bara i utvecklingsplaner utan också i verkligheten. Nordostkommunerna står fast vid att RUFSS 2050 ska bygga vidare på den rumsliga struktur, med en flerkärnig region, som regionen enades om i RUFSS 2010. Strukturen i samrådsalternativ A, som bygger vidare på inriktningen i RUFSS 2010, behöver utvecklas med ett "primärt regionalt transportsamband" mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda-Märsta, dvs. en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

Det är viktigt att planen accepteras som regionens samlande vilja och att planen kan få funktionen av ett långsiktigt kontrakt både mellan regionens olika aktörer och med staten.

I detta remissvar från Stockholm Nordost lyfts flera frågor som bygger på Stockholm Nordosts gemensamma vision - *En vision för tillväxt* - antagen av de sex kommunernas fullmäktigen 2012. Visionen visar på en tillväxt med 100 000 fler invånare, 50 000 fler arbetstillfällen och utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna. Förutsättningen för genomförandet är emellertid att nödvändiga utbyggnader av trafiksystemet genomförs, främst en spårkoppling från nordostsektorn in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

2. Bakgrund

Landstingets Tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 22 mars 2016 att skicka samrådsförslaget avseende RUFSS 2050 på remiss till och med den 30 september 2016.

Samrådsförslaget är ett underlag för dialogen om inriktningen av det regionala utvecklings- och planeringsarbetet för Stockholmsregionen fram till år 2050, med utblick mot 2070. Efter samrådet fortsätter arbetet med den regionala utvecklingsplanen och ett nytt förslag ställs ut och skickas på remiss under hösten 2017. Därefter tas ett slutgiltigt förslag fram för politisk behandling i landstinget. Landstingets ambition med utvecklingsplanen är främst att den ska ge uttryck för regionens samlade vilja och utgöra grund både för den fysiska planeringen och för tillväxtarbetet i regionen.

Landstinget har föreslagit fyra övergripande mål till 2050, 22 mätbara delmål till 2030 och 27 prioriterade åtgärder som föreslås genomföras fram till år 2026. Regionplanen kommer att gälla under perioden 2018-2026.

Detta gemensamma yttrande grundas på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost.



2016-08-26
REMISSYTTRANDE

3. Frågeställningar i remissen

3.1 Frågeställning - Samrådsförslagets mål och delmål

Stockholm Nordost anser att förslaget till mål och delmål ligger i linje med föregående regionplan och målen har därmed fortsatt stöd från nordostkommunerna. Det är positivt att de övergripande målen har ett tidsperspektiv till 2050 med mer genomförandeinriktade delmål till år 2030. Dispositionen i samrådsförslaget har en bättre struktur än i RUFSS 2010 med mål, delmål, prioriterade åtgärder och tematiska frågor. Antalet delmål och prioriterade åtgärder är dock för många och speglar inte viktiga områden som exempelvis näringslivsfrågor och bör därför justeras.

3.2 Frågeställning - Urvalet av prioriterade åtgärder

Nordostkommunerna stödjer ambitionen att planen ska bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholms län. De prioriterade åtgärderna behöver emellertid tydligare visa hur de stödjer utvecklingen mot mål och delmål, bli skarpare för att uppfattas som åtgärder och ge uttryck för vilka parter som ansvarar för dessa åtgärder. Tydligare koppling till mål och delmål behövs också för de delar i samrådsförslaget som är samlade under rubriken "Tematiska frågor och förhållningssätt" och som ska utgöra en bakgrund till de prioriterade åtgärderna.

Stockholm Nordost anser att samrådsförslaget till RUFSS 2050 behöver utvecklas ytterligare vad gäller behovet av internationell tillgänglighet. Arlandas roll behöver belysas väsentligt mer och bättre både i beskrivningen av regionens utmaningar och mål samt utvecklas i avsnittet om transportsystemet, avsnittet om regional ekonomi och förnyelse av näringslivet samt även i bilden av den rumsliga strukturen.

4. Tematiska frågor och förhållningssätt

4.1 Klimatpåverkan

Inom landstinget finns ett uppdrag om att ta fram en regional klimatfärdplan för hur Stockholmsregionen kan vara utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Detta beaktas i samrådsförslaget bl.a. som en målsättning att regionen ska vara utan klimatpåverkande utsläpp 2050. Stort fokus i planen ligger därmed på att - både ur kapacitets- och klimatsynpunkt - minska andelen resor med bil.

Stockholm Nordost verkar, både med stöd av den gemensamma visionen samt kommunernas olika planer, för att förutsättningarna förbättras för resor med kollektivtrafik, cykel och gång och för bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

I de strukturanalyser som landstinget har tagit fram som underlag används ett scenario där bristen på fossilfria drivmedel ökar kostnaderna för en bilresa med sextio procent och ett scenario där det går att köra bil till samma kostnad som med dagens fordon. Nordostkommunerna menar emellertid att osäkerheten om detta är stor och att teknikutvecklingen också kan komma att leda till lägre kostnader och klimatpåverkan för motoriserade resor. Även med en tätare bebyggelsestruktur i



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

regionen så kommer behov finnas på mindre orter, landsbygden och skärgården, av transporter som bil och anropsstyrd kollektivtrafik. Behovet och värdet av bytespunkter mellan olika trafikslag, t.ex. med infartsparkeringar, bör tas upp i utvecklingsplanen.

I perspektivet mot år 2050 behöver mycket tydligare redovisas vilka visioner som finns avseende kollektivtrafikens- och övriga transportsystems tekniska och innovativa utveckling, exempelvis kring elektrifierade och automatiska fordonssystem.

4.2 Bostadsförsörjning

Nordostkommunerna arbetar med att öka takten på bostadsbyggandet och för att ge förutsättningar för en tät och blandad stadsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Här är det viktigt att påpeka att antalet invånare i nordostkommunerna redan har ökat i snabbare takt än vad som anges i prognosen från RUFSS 2010. Att så är fallet påverkar i hög grad frågan om framtida tillväxt i de regionala stadskärnorna.

4.3 Transportsystemet

RUFSS 2050 behöver mer tydligt visa på behovet av en utbyggnad av trafiksystemet i länet både på mellanlång och på lång sikt mot år 2050 med utblick mot 2070. Detta för att visa på hur trafiksystemet ska samverka och ge förutsättningar för omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i regionala stadskärnor och i en tätare stadsbygd med god kollektivtrafik. Planen bör visa på en tydlig inriktning, systemsyn och åtaganden för regionens olika aktörer och för staten med dess olika ansvarsområden och bolag. Detta är en förutsättning för att den regionala utvecklingsplanen ska kunna utgöra det gemensamma kontrakt för Stockholmsregionen som är avsikten enligt samrådsförslaget.

Bland prioriterade åtgärder anges i samrådsförslaget att trafikinfrastrukturen bör byggas ut i enlighet med prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen och att samverkan bör ske för att pågående Sverigeförhandling och kommande Regionala länsplan 2018-2029 ska samspela med RUFSS. Oavsett vad Sverigeförhandlingen kommer att leda till - fler utbyggnader av den spårburna kollektivtrafiken, Östlig förbindelse, etc. - så behöver regionen på ett tydligare sätt, än vad som framgår i samrådshandlingen, samlas kring hur trafiksystemet i sin helhet ska utvecklas, finansieras och samordnas med bebyggelsen under de närmaste 30 åren.

En grundläggande förutsättning är, liksom vid tidigare planeringsomgångar, att staten tar sin del av ansvaret för genomförandet genom en kraftigt ökad investeringsnivå i transportsystemet, främst en utbyggnad av den spårburna kollektivtrafiken inom Stockholmsregionen. Finansieringsfrågorna måste hanteras utifrån ett, ur kommunalt perspektiv, acceptabelt sätt. Regionplanen behöver tydligt visa på behovet av ökat finansiellt utrymme både för drift och investeringar och att ansvaret för investeringarna i första hand ligger på stat och landsting.

De intäkter som genereras av trängselskatterna i länet ska betraktas som en gemensam regional finansiering och nordostkommunerna anser att ytterligare styrmedel som utbyggda trängselskatter ska undvikas. Ska de införas måste de dels motiveras av minskad trängsel och/eller ökad miljönytta och därtill ska intäkterna tillgodoräknas regionen och inte staten. Kommunerna inom Stockholm Nordost är emellertid positiva till att det för regionen prövas nya modeller som medfinansiering från näringslivet eller brukaravgifter för att tidigarelägga eller finansiera viktiga investeringar och därmed uppnå ökad samhällsnytta.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Det förs diskussioner om en utbyggnad av höghastighetsjärnväg till Göteborg och Malmö. Om det blir en utbyggnad av höghastighetsjärnvägen så bör den dras hela vägen till Arlanda för att stärka flygplatsens internationella konkurrenskraft. Samtidigt får denna mycket kostsamma investering inte innebära undanträngningseffekter för andra nödvändiga investeringar främst inom Stockholmsregionen.

Stockholm Nordost stödjer planerna på att bygga ut Östlig förbindelse för vägtrafik och för kapacitetsstark kollektivtrafik. Östlig förbindelse är viktig för att avlasta Essingeleden, Södra länken och Stockholms innerstadsbroar.

För Nordostkommunerna är de mest prioriterade åtgärderna för att klara de sex utmaningar som anges i samrådsförslaget dels att Roslagsbanan byggs ut till Arlanda med koppling mot Märsta, dels en spårkoppling till Stockholm City, vilken inom pågående Sverigeförhandling utgörs av en förlängning av Roslagsbanan i tunnel från Stockholms Universitet till T-centralen via Odenplan.

4.3.1 Roslagsbanan till Arlanda

I samrådsförslaget föreslås bland "Förhållningssätt för att utveckla transportsystemet" att regionens aktörer "Utvecklar en nationell och internationell tillgänglighet till Arlanda och Stockholms centralstation". Under "Utgångspunkter och möjligheter" beskrivs att en god tillgänglighet till Arlanda flygplats är viktig och att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda är en prioriterad fråga.

Enlighet Anders Sundströms flygplatsutredning som presenterades i april 2016 så behöver Arlanda flygplats byggas ut med en fjärde bana till år 2038. Detta, tillsammans med en förväntad fördubbling av antalet flygresenärer till år 2040, innebär att det krävs en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken både till, från och inom Arlanda. För detta behöver regeringen ta ett samlat helhetsansvar på nationell nivå i nära samverkan med främst regionen och berörda kommuner. Det kan emellertid, enligt Sundströms flygplatsutredning, inte bara handla om mer flyg och bostäder utan måste också handla om vilka möjligheter till utveckling av näringsliv och sysselsättning som uppkommer i detta planeringsperspektiv, där kopplingen mellan bebyggelseutveckling samt infrastruktur och trafik är av avgörande betydelse för att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling.

Stockholm Nordost har efter 2008 års Stockholmsförhandling visat på behovet av en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda för att koppla ihop dels de regionala stads kärnorna Arlanda-Märsta med Täby centrum- Arninge, dels arbetsmarknaden inom nordostsektorn och E4-stråket samt högskolorna i Stockholm med Uppsala som en del av östra Mellansverige. Förlängningen av Roslagsbanan gör trafiksystemet mer redundanter och hållbart mellan Stockholm och Uppsala och till riksin-tresset, trafiknoden och den framväxande flygplatsstaden Arlanda.

För nordostkommunerna är en utbyggnad av Roslagsbanan en planeringsförutsättning för en utvidgad och sammanhållen arbetsmarknad. Detta stöds också av Arlandakommunerna Sigtuna, Upplands Väsby och Knivsta samt av Swedavia och Airport city Stockholm. Den planerade angöringen vid Sky City behöver också kompletteras med ett ytterligare stationsläge inom flygplatsområdet som möjliggör en koppling till Märsta station i ett integrerat och funktionellt kollektivtrafiksystem.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda har, i flera studier, studerats av landstinget i samverkan med bl.a. Stockholm Nordost, Sigtuna kommun och Swedavia. År 2010 genomfördes en idéstudie, 2012 avslutades en förstudie och 2014-2016 genomfördes en fördjupad förstudie där Roslagsbanan till Arlanda initialt ingick i landstingets utredning 2015 om storstadsåtgärder inför Sverigeförhandlingen. I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 anges Roslagsbanan till Arlanda som en av de åtgärder som bör tillhöra kommande länsplan, nationell plan och landstingets investeringsplan.

4.3.2 Kollektivtrafik till centrala Stockholm och tvärförbindelser

Stockholm Nordost anser att för att uppnå en önskvärd flerkärnig utveckling behöver regioncentrum, de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen kopplas ihop bättre. Detta för att korta pendlingstiderna med kollektivtrafik, nå nya målpunkter och för att nordostsektorn ska bli uppkopplad på det regionala spårnätet.

För närvarande pågår Sverigeförhandlingen där bl.a. en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan diskuteras. Flera alternativ har tidigare studerats i en Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län (ÅVS), SLL delredovisning 2014. Fördjupade studier har därefter gjorts av landstinget inför Sverigeförhandlingen vad gäller förlängning av tunnelbana till nordost respektive Roslagsbanan till T-centralen.

I delredovisningen av ÅVS föreslås att fortsatta studier bör genomföras av tvärförbindelser mellan Solna och Nordostsektorn. Därför beslutade länsstyrelsen 2015 vid justering av länsplanen att till utredning om Roslagspilen återföra 3 mnkr under år 2016-2017 för att ”komplettera med vilka alternativ som kan lösa behovet av attraktiva och effektiva resor mellan Nordostsektorn och Solna/Sundbyberg/Västra Stockholm”. Nordostkommunerna anser att arbetet med denna fortsatta ÅVS behöver återupptas under 2016 (för att komplettera de studier som pågår för framkomlighet på kort sikt i busstomlinjenätet) så att nyttan på kort respektive lång sikt av alternativa stråk och trafikslag blir ordentligt utredd. Som exempel kan nämnas tvärsparväg Täby - Häggvik eller Danderyd-Solna. Resultatet av utredningen om tvärförbindelser bör sedan inarbetas i slutförslaget till RUF 2050. Detta för att stödja en flerkärnig och tillgänglig region.

Tvärkopplingar med kollektivtrafik från Norrtälje (norra nordost) behöver stärkas med kopplingar mot Kista över Norrortsleden och mot Arlanda. Detta skulle möjliggöra en ökad regional tillgänglighet och vara positivt för sektorns fortsatta utveckling.

4.3.3 Godstransporter

Kapellskärs hamn är utpekad som en av tio nationellt strategiska hamnar, TEN-hamn och även som riksintresse. Hamnen är Stockholmsregionens största ro-ro-hamn där kapacitetsstaket för närvarande utökas från 3 till 6 miljoner ton gods per år. Om hamnens funktion ska optimeras krävs högkvalitativa landförbindelser. Den låga standarden på riksväg 77 utgör en allvarlig brist i transportsystemet. Att den tunga trafiken via Uppsala/Mälardalen ska välja Norrortsleden är mindre troligt eftersom det är 4 mil längre. En utveckling av Kapellskär och Arlanda samt kombiterminalen i Rosersberg bör ses som ett sammanhängande system. En fungerande trafikinfrastruktur som knyter ihop dessa punkter är en förutsättning för ett effektivt byte av godstransporter mellan olika trafikslag.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

4.3.4 Kollektivtrafik på vatten

Kommunerna Vaxholm, Österåker, Norrtälje, Täby och Danderyd framhåller önskemål om en utbyggd kollektivtrafik på vatten både in mot centrala Stockholm och till skärgården för arbetspendling och för besöksnäringen.

En total genomlysning av trafikplaneringen av skärgårdstrafiken bör initieras för att stödja flerkärnighet och utveckla en strategisk planering vad avser koppling båt-buss. Skärgårdstrafiken är idag anpassad för sällanresenärer, vilket det inte finns stöd för vare sig i RUFSS eller i Trafikförsörjningsprogrammet, det senare inriktat på allmän trafikplikt för att i första hand stödja arbetsresor. Trafiken i nordost bör på ett bättre sätt stödja replipunkter och koppling till kommuncentra.

För Vaxholms del bör kollektivtrafiken på vattnet utvecklas och utgöra ett större komplement till dagens stombussar för de som bor inom kommunen för att kunna infria visionen om en levande skärgård. Vaxholms kommun ingår i Stockholms inre vatten. Dagens situation med en uppdelad kollektivtrafik i Vaxholmsbolaget och SL försvårar för nya invånare att från början använda sig av kollektiva färdmedel. Kollektivtrafiken på vattnet bör utvecklas och integreras i det nuvarande accesskortet för att undvika skilda taxor. Linjedragningar som binder samman tätorterna i Värmdö, Vaxholm, Österåker och andra Skärgårdskommuner bör utredas vidare för att kunna maximera underlaget.

En bättre samordning av service- och godstransporter bör utvecklas inom sjötrafiken för ett resurseffektivt transportsystem.

4.3.5 Regionalt cykelnät

Nordostkommunerna önskar att det planerade "Snabbcykelstråket Frescati - Mörby C" byggs ut och fortsätter hela vägen till Arninge resecentrum. Andra satsningar som efterfrågas för pendlingscykel är tvärkopplingar till Kista, Solna och vidare över Edsviken.

Utbyggnad av cykelvägar från Vaxholm, Vallentuna centrum och Åkersberga till Arninge behövs för att medge cykelpendling i enlighet med den regionala cykelplanen. Vallentuna kommun önskar också en regional cykelväg från centrala Vallentuna till Upplands Väsby och att kopplingen i RUFSS 2010 mot Lindholmen behålls. Österåkers kommun önskar ett regionalt cykelstråk till Rosenkälla med koppling till Vallentunastråket. Norrtälje kommun önskar ett cykelstråk mellan Norrtälje stad och Svanberga.

4.4 Tekniska försörjningssystem

Bostadsutveckling, infrastruktur och teknisk försörjning behöver ges större tyngd om regionen ska kunna växa. I planen omnämns behovet av ett förhållningssätt som säkerställer att de tekniska försörjningssystemen har tillräcklig kapacitet och bidrar till hållbar utveckling av regionen. Det är viktigt att denna typ av frågor utreds och behandlas regionalt. Platser för logistik, omlastningscentral, anläggningar avseende kraft- och värmeförsörjning mm., är exempel på sådant som behöver utredas.

I samrådsförslaget visas en karta (från RUFSS 2010) om infrastruktur och godstransporter där Rosenkälla och Gillinge pekas ut som plats för varuhanterade verksamheter. Gillinge har också tidigare beskrivits som lämpligt för bl.a. bergtäkt. Detta är exempel på viktiga verksamheter vilka antingen inte stämmer överens och/eller är motstridiga mot kommunernas planering.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Anslutningen av Vaxholm och Österåker till Käppala reningsverk inom de närmaste fem åren, med dess miljömässiga och tekniska fördelar, innebär att de båda kommunerna får ytterligare förbättrade möjligheter till ett ökat bostadsbyggande.

4.5 Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet

I Visionen för Stockholm Nordost anges att nordostsektorn under perioden 2010-2030 skapar förutsättningar för 50 000 fler arbetstillfällen i ett differentierat och expansivt näringsliv. År 2014 fanns det 87 000 arbetstillfällen inom nordostsektorn, en ökning med drygt 8 % från år 2010.

Inom delar av nordostsektorn finns idag en stor andel invånare med hög utbildningsnivå. Stockholm Nordost arbetar med ett handlingsprogram för utveckling av näringslivet inom sektorn, samtidigt som det är viktigt med ökad tillgänglighet till andra delar av regionen för att få en mer integrerad arbetsmarknad med bättre möjligheter till matchning.

Stockholm Nordost instämmer i beskrivningen av Stockholms roll som internationell mötesplats med avancerade marknader med hög specialisering och att dagens globala näringsliv är beroende av personliga möten. Nordostsektorn ser det därmed som viktigt att öka den internationella tillgängligheten till regionen. Detta genom att stärka Arlandas position som internationell storflygplats, bl.a. med fler direktlinjer till strategiska målpunkter, ökad kapacitet och väl utbyggd lokal och regional kollektivtrafik. Nordostkommunerna stödjer Swedavias, Sigtuna kommuns och Airport Citys planer på att utveckla Arlanda till en flygplatsstad med ca 30 000 fler arbetstillfällen till år 2030. Här utgör en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda en prioriterad fråga.

De företag som verkar i den nordöstra sektorn har både ett behov av persontransporter men också av godstransporter. Handel är en stor och viktig näring. Även den stora andelen fritids- och deltidsboende i skärgården påverkar behoven av effektiva transporter.

En stor andel av den befintliga företagsstrukturen utgörs av lager, logistik och grossistverksamhet med mycket höga krav på effektiva godstransporter. I det sammanhanget utgör hamnen i Kapellskär ett viktigt nav. I de uppsatta målen måste hänsyn därför tas till kommunernas olika geografiska förutsättningar.

Företag i Stockholm Nordost uppger återkommande att rekryteringsfrågorna är en utmaning, av olika orsaker. För högtbildade som bor utanför sektorn är bristen på regionalt kopplad spårbunden kollektivtrafik en väldigt viktig faktor. Bostadsbristen medför att det för många verksamheter finns rekryteringssvårigheter. Det påverkar tillväxtpotentialerna för sektorns företag och visar på hur nära förknippade infrastruktur-, bostads- och näringslivsfrågorna är med varandra.

Nordostkommunerna framhåller också behovet av att bygga ut högskolor och stimulera till ökad forskning i regionen.

4.6 E-samhället

Det behövs mer utbyggnadsstöd för bredband i skärgården och på landsbygden. Den fortsatta bredbandsutbyggnaden är därför av yttersta vikt, inte minst i skärgården. Det ger dels en förutsättning för företagande inom många branscher och dels får äldre invånare med behov av vård och omsorg möjlighet att utnyttja digitala lösningar som kan leda till förhöjd livskvalitet. Samtidigt så är den återstående utbyggnaden den minst lönsamma och mest kostnadskrävande vilket kommer att ställa krav på hanterbara finansiella lösningar.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

4.7 Landsbygd och skärgård

Relationen stad och landsbygd samt skärgårdsfrågor beaktas i större utsträckning i RUFSS 2050 än tidigare, men det kan göras i än större utsträckning. Skärgården behöver behandlas separat från landsbygden så att områdenas respektive viktiga frågor bättre kan urskiljas och få specifika lösningar. Begreppet skärgård skulle även behöva definieras. Flera åtgärder som att ta fram riktlinjer m.m. föreslås i planen, och ett separat projekt kring landsbygd och skärgård pågår, vilket är positivt men gör det också svårt att kommentera frågorna i nuläget. En uppdatering/översyn av *Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård* från 2008 behöver genomföras för att kunna utgöra ett aktuellt underlag för RUFSS-arbetet.

Om utbyggnad ska ske där det nu finns god kollektivtrafik innebär det att endast större centralorter kan utvecklas. Bebyggelse och befolkning bör attraheras till långsiktigt hållbara lokaliseringar och småskaliga lokala lösningar behöver utvecklas för att nå långsiktig ekologisk hållbarhet. Man måste se över ortstrukturen och anamma ett stråktänk dit handel, offentlig service och kollektivtrafik kan utvecklas. Nordostkommunerna menar att tillgången till en attraktiv och levande landsbygd och skärgård är en attraktiv resurs för utveckling och tillväxt i hela regionen. Det finns ett strategisk värde att regionen har tillgång till denna glesa struktur och att kunna erbjuda varierande boendemiljöer.

Blåstrukturen bör ges större fokus i planen samt det som föreslås som "tyngdpunkter" och "kärnöar" bör ses över. Hänsyn måste tas till den glesa struktur som finns i Roslagen (kriterierna var tidigare för högt satta).

I Österåkers pågående arbete med ny översiktsplan utreds bland annat lämpliga tyngdpunkter och möjligheten att ersätta begreppet "kärnö" med "kärnområde" avseende Ingmarsö.

Inom Norrtälje kommun bör Gräskö pekas ut som "kärnö".

Vallentuna kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan över Karby och Brottbys och ser positivt på att orten är utpekad som "nod".

4.8 Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster

Nordostkommunerna anser att det är positivt att Länsstyrelsen nu har påbörjat arbetet med att ta fram en regional vattenplan. Exempel på vad som bör lyftas är hur den framtida regionala vattenförsörjningen ska tryggas och hur ett sådant arbete skulle kunna samordnas.

Det är också positivt att ekosystemtjänsterna har lyfts in i samrådsförslaget. Vissa av ekosystemtjänsterna är svåra att hantera på kommunal nivå och bör därför hanteras regionalt och förtydligas i RUFSS 2050.

4.9 Storregional samverkan

En utblick över länsgränsen är betydelsefull för att verka för en bättre koppling mellan Stockholms län och övriga östra Mellansverige. Det är emellertid viktigt att samverka om regionutvidgning mot Mälardalen inte medför att planeringen tappar fokus från tillgänglighet och bebyggelseutveckling inom de yttre delarna av Stockholms län. Sammantaget stärker en regionutvidgning



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

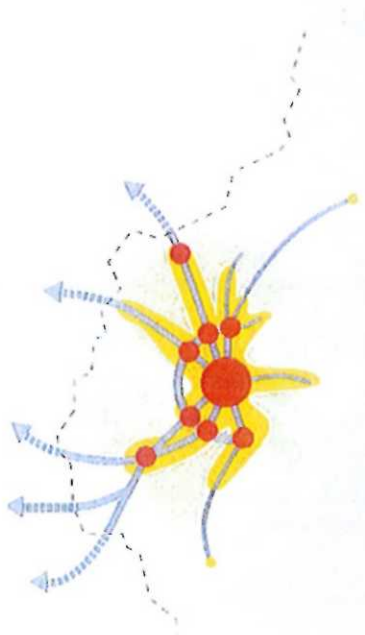
ning hela regionens internationella konkurrenskraft. För nordostkommunerna är stråket mellan regionkärnan Täby centrum - Arninge via Arlanda mot Uppsala särskilt betydelsefullt.

5. Frågeställning - Vägval för den rumsliga strukturen

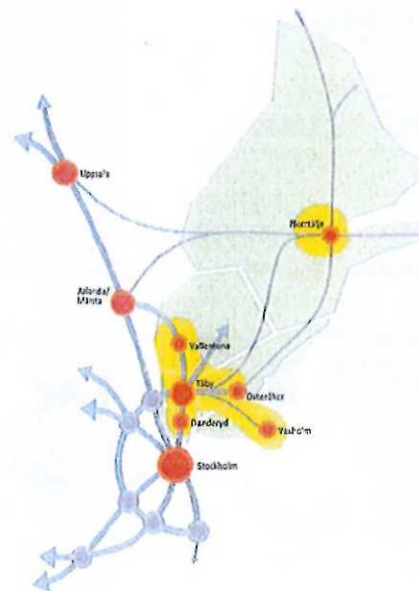
I samrådshandlingen konstateras att sedan 2007 har regionens centrala del stått för mer än hälften av befolkningstillskottet i länet, vilket inte ligger i linje med den planerade utvecklingen i RUFSS 2010. I remisshandlingen redovisas därför två strukturbilder. A som bygger vidare på inriktningen i RUFSS 2010 och B med en utveckling som både bygger vidare på och förstärker den utveckling som har skett de senaste åren.

Stockholm Nordost anser att det är ytterst viktigt att grundstrukturen i RUFSS 2010 ligger fast och utvecklas för det förlängda tidsperspektivet 2050 med utblick mot 2070. Detta har nordostkommunerna och många andra av länets kommuner framfört bland annat i remissvaret 2013 om aktualitetsprövningen av RUFSS 2010. De yttre regionala stadskärnorna behöver stärkas för att avlasta den inre regionkärnan. Nordostkommunerna anser därmed att det är strukturbild A som ska ligga till grund för en ytterligare bearbetning inför utställningsförslaget.

En långsiktig regional utvecklingsplan kräver uthållighet för att nå genomslag i strategier och för genomförandet. Vision, mål och strategiska vägval ska fungera både som styrsignaler för offentliga organisationer och som marknadssignaler för kommersiella aktörer. Det är därför nödvändigt att en så övergripande planering som RUFSS behåller sin huvudsakliga inriktning över en betydligt längre tid än planens formella giltighetstid.



Figur 1: Den övergripande rumsliga strukturen i RUFSS 2010



Figur 2: Ur Stockholm Nordosts vision 2012. Bearbetning av RUFSS 2010

Processerna för att styra bebyggelseutvecklingen är långa och förutsätter beslut och genomförande av en utveckling av trafiksystemet. Flera av de infrastruktursatsningar som i tidigare regionala ut-



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

vecklingsplaner - från 2001 och 2010 - har varit en förutsättning för den flerkärniga strukturen i länet har varken genomförts eller fattats beslut om. Fokus i de överenskommelser om transportinfrastrukturen som har fattats under de senaste åren har till stor del varit på tillväxten i de mer centrala delarna av regionen. För en önskvärd flerkärnig utveckling, som avlastar den inre regionkärnan, behöver också de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen kopplas ihop tydligare. Det gäller både mot regioncentrum och mellan de yttre regionala stadskärnorna.

Trots detta har det inom nordostsektorn påbörjats och planeras för ett ökat bostadsbyggande med utveckling och förtätning av en stadsmässig bebyggelse både inom den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge och inom respektive kommuns lokala stadskärna. Nordostkommunerna anser därmed att mindre stadskärnor med goda kollektivtrafiklägen bör visas mer tydligt i planen genom att pekats ut som tätare stadsbygd. Dessa stadskärnor fungerar som noder och målpunkter för arbete, handel och service för sitt lokala omland, där omfattande förtätning pågår och är därmed inte enbart förorter med pendlare utan har också en stor delregional arbetsmarknad. För nordostkommunerna, som planerar för att utveckla centralorterna till moderna och levande småstäder och som arbetar för förbättrad kollektivtrafik, anses kategorin ”ytterkommun” inte vara korrekt.

Den övergripande rumsliga strukturen från RUF 2010 (Figur 1) och strukturbilden i samrådsalternativet A behöver utvecklas med ett ”primärt regionalt transportsamband ” mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda-Märsta. Se figur 2.

5.1 Täby centrum-Arninge. Den regionala stadskärnan inom nordostsektorn

Kommunerna inom Stockholm Nordost arbetar och planerar i huvudsak efter den rumsliga strukturen i RUF 2010. Planering, processer och utbyggnad tar tid vilket medför att tillväxten mot en flerkärnig region ännu inte är förverkligad.

Täby kommun utvecklar, i samverkan med övriga nordostkommuner, Täby centrum -Arninge - med ett nytt Arninge resecentrum - till en regional stadskärna och bytespunkt i trafiksystemet. Det innebär planering för fler bostäder, fler arbetstillfällen och en tät och god stadsmiljö med förutsättningar för ett gott stadsliv. Det innebär också möjligheter att enklare ta sig till och från arbetsplatser i andra kommuner inom nordostsektorn och övriga delar av Stockholmsregionen.

Arninge resecentrum kommer att ha en viktig funktion som knutpunkt i nordostsektorn för buss, Roslagsbana, cykel med snabbcykelstråk till regioncentrum, regionala cykelstråk till grannkommunerna och infartsparkeringar för cykel och bil. Kopplingarna mellan kärnorna måste stärkas inklusive koppling mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda.

Täby kommun arbetar även med en fördjupning av översiktsplanen för centrala Täby som ska utvecklas till en tät och blandad stadskärna med stadsmässig karaktär. Inriktningen är att studera markanvändning för ca 15 000 bostäder och ca 5000 arbetstillfällen med närhet till flera av Roslagsbanans stationer, förutsatt att Roslagsbanan går till T-centralen via Odenplan. Handelns arbetsplatser och den befintliga småföretagarinriktningen ska kompletteras med fler arbetsplatser med regional funktion inom kunskapsintensiva branscher.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Pågående utbyggnad och planering i den regionala stadskärnan:

Arninge - drygt 2000 bostäder:

- Resecentrum byggstart 2017 och klart i slutet av 2019 enligt nuvarande tidplan.
- Planering och utbyggnad pågår för drygt 2000 bostäder, verksamheter, service, mm.

Centrala Täby - ca 10 000 bostäder:

- Täby centrum pågående projekt: ca 850 bostäder, utbyggt handelsområde, mm.
- Täby park: Första detaljplanerna påbörjade. Byggs ut som blandad stad med många funktioner 6000 bostäder och 4-5000 arbetstillfällen.
- Västra Roslags-Näsby: ca 1200 bostäder (bl.a. studentbostäder).
- Ca 2000 bostäder i mindre projekt f.n. i mycket tidiga skeden

En utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att den regionala stadskärnan ska få det blandade innehållet med både bostäder, service och arbetstillfällen med regional betydelse och ett kvalitativt innehåll som skapar en levande stadskärna. Roslagsbanans pågående dubbelspårsutbyggnad med planerade kapacitetshöjningar, säkerhetsåtgärder, m.m., tillsammans med ett eventuellt kommande beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen om en utbyggnad av Roslagsbanan, både till City via Odenplan och till Arlanda, förbättrar möjligheterna för utvecklingen av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna

På både kort och lång sikt behövs även en kraftigt förbättrad kollektivtrafik västerut för att skapa närhet mellan och koppla ihop de yttre regionala stadskärnorna. Denna fråga finns även omnämnd i RUFSS 2010. Se avsnitt 4.3.2 i detta yttrande.

5.2 Täby kommun

Utöver utbyggnaden i den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge planeras också för ca 4 000 nya bostäder i övriga delar av kommunen och utveckling av lokala stadsdelscentrum. En spårförbindelse till Arlanda skulle också kunna skapa utvecklingsmöjligheter i området kring Såsta-Karby söder om Täby kyrkby.

Pågående planering för Täby kommun innebär fler bostäder och starkare befolkningstillväxt än vad som anges i RUFSS 2010. Befolkningen beräknas öka till över 83 000 redan år 2025 och ökningen antas fortsätta då bostadsbyggandet kommer fortsätta och eventuellt intensifieras fram till 2035. Pågående planering och utbyggnad innebär nästan 14 000 nya bostäder i hela kommunen från 2016 fram till 2030/2031. Utöver detta tillkommer de bostäder som kommunen förhandlar om i Sverigeförhandlingen för en utbyggnad av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan.

5.3 Danderyds kommun

Danderyds kommun arbetar med att utveckla området kring E18, som idag går rakt igenom kommunen. Utredningar visar att det är möjligt att tunnelförlägga E18 genom hela kommunen, med stora miljöförbättringar och omfattande stadsutveckling till följd. Om E18 tunnelförlägg genom hela Danderyd kan upp till 11 000 nya bostäder uppföras i kommunen och antalet arbetsplatser kan öka markant. I E18 projektet ingår också en omdaning av befintlig resandenod vid Danderyds sjukhus. En omdragning av Roslagsbanan skulle kunna koppla ihop Roslagsbanan med tunnelbana och bussterminal till en effektiv bytespunkt mellan samtliga trafikslag vid Danderyds sjukhus.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

Möjlighet finns att i framtiden även komplettera resandenoden med tvärbanan. En utvecklad byte-spunkt vid Danderyds sjukhus och tunnelförläggning av trafiken på E18 är bra för hela nordost-sektorn. Ett program för en fördjupning av översiktsplanen är på remiss fram till oktober.

I övriga projekt planerar Danderyds kommun att bygga drygt 5300 bostäder under tiden 2016-2050 vilket innebär en ökning jämfört med RUFSS 2010.

5.4 Norrtälje kommun

Norrtälje kommuns befolkning kommer att växa från 58000 till 77000 invånare år 2040. I Norrtälje stad pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i kollektivtrafiknära lägen och med stark miljöprofil. I staden kommer befolkningen att öka från 18000 till 26000 invånare på 10 år fram till år 2026.

Rimbo har ett strategiskt läge mellan Stockholm, Arlanda, Uppsala och Norrtälje stad. Efterfrågan på bostäder är stor och i ett långsiktigt perspektiv kan befolkningen öka med 1800 invånare.

Om kopplingarna till Arlanda förbättras och Roslagsbanan förlängs till Rimbo, samtidigt som den förlängs till Stockholm city, finns förutsättningar för ytterligare 3100 bostäder. På landsbygden kommer utvecklingen ske genom permanentning av fritidshus med en omvandlingstakt på ca 300-400 per år och efterfrågan är stor på nyproducerade villor.

Hallstavik är en resurs för regionen med hög elkapacitet och djuphamn.

5.5 Vallentuna kommun

Vallentuna kommun planerar en utbyggnad av bostäder i enlighet med Regional bedömning av behovet av nya bostäder, 2012 med 200 - 400 bostäder per år. Beslut om och utbyggnad av Roslagsbanan dels till Arlanda och dels till T-centralen via Odenplan medför förutsättningar för ytterligare ca 5500 fler bostäder fram till år 2035. Majoriteten av bostäderna kommer att byggas nära befintliga stationer och nytt stationsläge vid Roslagsbanan.

5.6 Vaxholms stad

Vaxholms stads prognoser visar på en stor befolkningstillväxt inom kommunen fram till 2030. Kommunen planerar att växa från 11 400 till 16 200 år 2035 genom att bygga drygt 2000 bostäder på 20 år, alltså drygt 100 bostäder per år. Tillväxten förväntas främst ske på huvudön Vaxön, på Resarö samt på Rindö.

5.7 Österåkers kommun

Österåker har som mål att växa till 70-75 000 invånare till 2040. Bostadsbyggandet planeras i huvudsak ske i kollektivtrafiknära lägen och nära service. En stor del av bebyggelseutvecklingen sker i Åkersberga som utvecklas till en modern småstad. Ytterligare bostäder planeras också in till andra stationer längs Roslagsbanan där det finns goda möjligheter till ett mer effektivt markutnyttjande. Till 2035 beräknas ca 5 000 bostäder tillkomma i anslutning till stationerna Åkersberga och västerut. Vid en förlängning av Roslagsbanan till City bedöms ytterligare bostäder kunna tillkomma i dessa lägen.



2016-08-26

REMISSYTTRANDE

6. Frågeställning - Hur Stockholm Nordost kan bidra till utvecklingen av regionen

Kommunerna inom Stockholm Nordost tar sin del av ansvaret för den växande Stockholmsregionen i enlighet med nordostkommunernas gemensamma Vision från 2012, "Framtid, Framgång och Framkomlighet". Stockholm Nordost ger fortsatt stöd till den för Stockholmsregionen gemensamma visionen i RUFSS att vara "Europas mest attraktiva storstadsregion". Nordostkommunerna fortsätter att skapa förutsättningar för 100 000 fler invånare, 50 000 arbetstillfällen och utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna.

En långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm Nordost förutsätter att nödvändiga utbyggnader av trafiksystemet genomförs, i ett första steg genom en regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik som knyter samman Stockholm Nordost med övriga Stockholmsregionen via en spårkoppling från nordostsektorn in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Detta som en del av ett sammanhållet spårssystem. Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge ska utgöra ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regionala stadskärnor.

Nordostkommunerna bidrar aktivt till regionens utveckling genom den utbyggnad som har påbörjats av fler bostäder, service och arbetsplatser i tätare blandstad i bra kollektivtrafiklägen.

För Stockholm Nordost

Leif Gripestam
Ordförande i Stockholm Nordost 2016
Kommunstyrelsens ordförande i Täby

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum 2016-09-05

Dnr KS 2016/0174

Österåkers kommuns kompletterande synpunkter på Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050

Bakgrund

Detta remissvar kompletterar Stockholm Nordosts synpunkter på förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050. Samrådstiden för planen varar till och med 30 september.

Planens övergripande struktur

Att RUFSS 2050 utgår från RUFSS 2010 avseende den rumsliga strukturen, med en flerkärnig region, anser kommunen är viktigt. Kommunen ser positivt på förändringarna av planens upplägg och struktur jämfört med RUFSS 2010. Mål, delmål, prioriterade åtgärder samt tematiska frågor och förhållningssätt kan dock ytterligare förtydligas och en ännu tydligare struktur är önskvärt. Målen bör även göras mer mätbara och åtgärderna vässas.

Strukturbild

I förslaget till RUFSS 2050 presenteras vägval för den rumsliga strukturen i form av två strukturbilder. Strukturbild A bedöms kunna bidra till en stark utveckling i Österåker samt i nordostsektorn, förutsatt att struktur bilden ses över på vissa punkter.

Österåker har fokus på att bygga tätt, med fler lägenheter i kollektivtrafiknära lägen och utveckling pågår av Åkersberga till en modern och levande småstad. Att Österåker samtidigt benämns i RUFSS 2050 som "ytterkommun" med bl.a. fokus på småhusbebyggelse (s 87) bedöms inte överensstämma med kommunens intentioner. RUFSS 2050 behöver skapa förutsättningar för fortsatt utveckling i de yttre kommunerna genom fler bostäder och arbetsplatser samt bl.a. spårbunden kollektivtrafik, och behöver utgå från den vision, med bl.a. uppsatta mål, som finns för STONO.

En mer realistisk struktur bild A som utgångspunkt för RUFSS 2050 kan skapas genom att nyansera struktur bilden ytterligare och ha fler kategorier än kommuner i länets centrala, inre och yttre delar, samt genom att tydliggöra den stadsmässiga utvecklingen i kollektivtrafiknära lägen i kommuner så som Österåker. Då ökar möjligheten att nå uppsatta mål om nya bostäder, befolkning och arbetsstillfällen i Stockholm nordost, den regionala stadskärnan Täby-Arninge samt i Stockholmsregionen i stort.

Struktur bild A behöver även kompletteras med ett "primärt regionalt transportsamband" mellan de regionala stadskärnorna Täby Centrum – Arninge och Arlanda – Märsta genom förlängning av Roslagsbanan.

Regional stadskärna Täby centrum – Arninge

Den regionala utvecklingsplanen pekar ut Täby centrum – Arninge som en framtida regional stadskärna. En av de viktigaste förutsättningarna för att Täby centrum-Arninge ska kunna utvecklas till en växande, levande och tillgänglig regional stadskärna är spårkoppling från nordostsektorn in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Därutöver behöver även tvärförbindelser och kopplingar mellan regionkärnor utvecklas. Resecentrum i Arninge bidrar till att den regionala stadskärnans två tyngdpunkter kopplas samman på ett bättre sätt än idag.

Arninges del i den regionala stadskärnan behöver ges större fokus i RUFSS 2050 samt bland annat kopplingarna mellan regionkärnorna stärkas.

Landsbygd och skärgård

I större utsträckning beaktas relationen stad och landsbygd samt skärgårdsfrågor i RUFSS 2050 men det kan göras i än större utsträckning.

Blåstrukturen behöver ges större fokus i planen, hur regionens blåstruktur ser ut och vad den innehåller samt förslag avseende bevarande och utveckling behöver tydliggöras. Regionalt samarbete kring vattenfrågor, bland annat för förbättrad vattenkvalitet, anser kommunen är viktigt.

Föreslagna tyngdpunkter behöver ses över. I pågående arbetet med en ny översiktsplan utreds lokala knutpunkter och att Bammarboda i Österåker föreslås i RUFSS 2050 som tyngdpunkt är inte i linje med kommunens planering.

Åsättra som är kommunens replipunkt behöver få de satsningar som kan förväntas enligt föreslagen skrivning i RUFSS 2050: ”Vägförbindelser mellan replipunkter och kommuncentra respektive Stockholms innerstad bör vara god med kort restid” samt ”Vid replipunkter bör utrymme reserveras för vänd- och lastningsplatser, parkering, bryggor samt terminaler för gods och passagerarer” (s 66). Åsättra har utvecklats väsentligt de senaste åren vilket också medför behov av fortsatt utveckling av godslogistik och vägar. Berörda parter måste ansvara för att åtgärder vidtas.

I Österåker är Ingmarsö en kärnö, Ingmarsö tillsammans med Husarö utgör ett kärnområde som behöver stärkas med kollektivtrafik och service. I RUFSS 2050 går att läsa att för kärnöar bör en bastrafik säkerställas som gör det möjligt att dagligen resa till och från fastlandet året runt (s 68). Österåker vill utifrån denna skrivning trycka på vikten av att fortsatt utveckling av trafiken till Ingmarsö med kärnområde.

Landsbygdstrafik på land och vatten bör ha en acceptabel turtäthet med smidiga kopplingar till stomtrafik och huvudorter. Regionala och lokala bytespunkter behöver utvecklas.

Transport

I ovanstående stycken beskrivs behovet av förbättrade spårkopplingar mot Stockholm och Arlanda, samt att tvärförbindelserna behöver utvecklas. För att möjliggöra fortsatt tillväxt i

Österåker och nordostsektorn i övrigt behöver Roslagsbanan förse med dubbelspår hela vägen till Stockholm. På sikt kommer sannolikt utvecklingen i denna del av regionen annars att hämmas.

Även förutsättningarna för samordning av transporter i skärgård och landsbygd behöver belysas ytterligare i det fortsatta arbetet. Se rubrik Landsbygd och skärgård.

Att RUFSS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet samordnas är av stor betydelse. Utöver spårbunden kollektivtrafik behövs även utvecklingen av stomlinjer för Österåkers del samt när det gäller koppling mellan regionala stadskärnor. I RUFSS 2050 bör ett regionalt cykelstråk vara utpekade till Rosenkälla och i dagsläget finns det inget stomnät från Arninge (eller Åkersberga) via Rosenkälla och Norrrotsleden till Sollentuna/Häggvik.

Kartorna över regionalt cykelnät och kollektivtrafikens stomnät (s 50-51) är från beslutade dokument med målår 2030, men hur kommer 2050 perspektivet in? RUFSS 2050 skulle kunna utvecklas med att ha ett längre tidsperspektiv, och blicka till 2050 när det, gäller transportfrågor rent generellt.

Det är bra att RUFSS lyfter vikten av transportsnål planering vilket kan ge de regionala stadskärnorna få ökad betydelse.

Teknisk försörjning

Ett förhållningssätt som säkerställer att de tekniska försörjningssystemen har tillräcklig kapacitet och bidrar till hållbar utveckling av regionen omnämns i planen. För Österåker och regionens utveckling är det viktigt att denna typ av frågor utreds och behandlas regionalt i takt med den ökat bostadsbyggande. Platser för logistik, omlastningscentral, anläggningar avseende värmeförsörjning m.m. är exempel på sådant som kan behöva utredas. I takt med en förtätad bebyggelse blir det allt mer aktuellt att regionalt planera och arbeta för samordnade transporter.

Att Österåker ansluts till Käppala reningsverk inom de närmaste fem åren är av stor betydelse för Österåkers bebyggelseutveckling.

Natur och friluftsliv

I förslaget till RUFSS 2050 går att läsa att de svaga sambanden i de gröna kilarna samt tätortsnära natur som har höga natur- och kulturvärden, och som inte redan omfattas av skyddsbestämmelser, avses skyddas. Då utvecklingsområden i kommunen delvis berörs av dessa värden är det av stor vikt att det förtydligas vad som menas med skyddas. För Österåkers del bör i första hand det röra sig om att hänsyn ska tas i planeringen och att noga avvägningar ska göras mellan olika intressen.

Klimat

Att det nämns i planen att vi ska identifiera och utföra nödvändiga klimatanpassningar i bebyggelsen anser kommunen är bra men inte tillräckligt, det kan förtydligas att regionen ska planera för att stå bättre rustade för risker som klimatförändringarna för med sig.

Strukturen, och förslaget i stort, i RUFSS 2050 bedöms kunna skapa förutsättningar en klimatsmart hushållning genom bland annat förtätning av bebyggelse samt förslag på hållbara transportsystem, även om kommunen har vissa synpunkter på dessa delar.

Bebyggelseutveckling

Den tematiska indelningen gör att RUFSS:en blir lättare att läsa dock bör kartornas innehåll stämmas av bättre mot texten samt rubriker. Bland annat behöver kartans innehåll genom definitioner av kategorier förtydligas. Även en tydligare markanvändningskarta efterfrågas.

Ett antal kartor innehåller områden definierade som regional stadskärna, regional stadsbygd och regional stadsbygd med utvecklingspotential. Vad avses med respektive kategori? Utöver behovet av definitioner så behöver ytterligare dialog föras med kommunen om hur områdena ska avgränsas på lämpligast sätt.

Det finns ett planprogram för Rosenkälla och en detaljplan för Rosenkälla, etapp 1, har vunnit laga kraft men inte än genomförts. Detaljplanen möjliggör centrumändamål, handel, kontor, upplevelser m.m. Utvecklingen av Rosenkälla, i etapper, föreslås utredas vidare. Att Rosenkälla, tillsammans med Gillinge, i RUFSS 2010 och nu även 2050 föreslås för varuhanterande verksamheter överensstämmer inte med kommunens intentioner och bör ändras. Detta har kommun även framfört i tidigare remissvar.

Kent Gullberg
Samhällsbyggnadschef

Charlotte Hedlund
Strategisk planeringschef



Samråd om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är regionens gemensamma kontrakt och pekar ut riktningen för vår region. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen.

Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050. Nu finns ett samrådsförslag framme som i stora delar utgår från den nuvarande planen, RUF5 2010. Men en föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioritering och kraftfullare genomförande innebär ändå en hel del förändringar.

Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 22 mars att skicka ut samrådsförslaget på remiss under perioden 8 april–30 september 2016.

Vi ser fram emot en dialog om regionens utveckling och era synpunkter på samrådsförslaget men också era inspel om hur ni vill och kan bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsplanen.

Frågor vi vill ha svar på under samrådet

Mål och delmål

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Prioriterade åtgärder

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Den rumsliga strukturen

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?
- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

RUF5 2050 som regionens gemensamma kontrakt

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?
- Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Beslutsförslag

Kommunfullmäktiges presidium

Datum 2016-10-03
Dnr KS 2016/0314-100

Till Kommunfullmäktige

Medborgarförslag nr 9/2016 – Kommunal lekplats i Margretelund

Sammanfattning

I ett medborgarförslag inkommet till Österåkers kommun 2016-10-03 föreslås att en kommunal lekplats anläggs i Margretelund, förslagsvis vid Margretelunds centrum på platsen för gamla Bergsättraskolan.

Beslutsförslag

Kommunfullmäktiges presidium föreslår Kommunfullmäktige besluta

Medborgarförslag nr 9/2016 godkänns för remittering till Kommunstyrelsen som efter samrådan med kultur- och fritidsförvaltningen och på delegation från fullmäktige, fattar slutgiltigt beslut med anledning av förslaget.

Motivering

Medborgarförslaget bedöms falla inom det kommunala kompetensområdet.

Medborgarförslaget berör Kommunstyrelsens ansvarsområde gällande att leda och samordna den översiktliga planeringen av användningen av mark och vatten samt ansvar för hela kommunens utveckling och ekonomiska ställning.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har därtill skrivit fram styrdokument innebärande Policy för lekplatser.

Ärendet bör samrådas med kultur- och fritidsförvaltningen med hänvisning till Kultur- och fritidsnämndens övergripande ansvar för idrotts- och friluftsanläggningar.

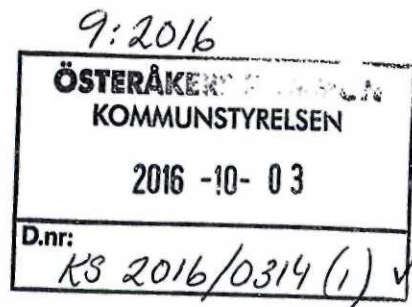
Bilaga

Medborgarförslag nr 9/2016



Ingela Gardner
Kommunfullmäktiges ordförande

Skickas till:
Kommunfullmäktige i Österåkers kommun
Kommunkansliet
184 86 Åkersberga



Medborgarförslag

Förslag (endast ett ämne)*

Kommunal lekplats i Margretelund

Beskrivning*

I de centrala delarna av Margretelund saknas en kommunal lekplats. I många delar av kommunen har väldigt fina lekplatser byggts de senaste åren. Förslaget är att bygga en liknande lekplats vid Margretelunds centrum, där gamla Bergsättraskolan låg.